auto sport 2021年12/10号（隔週金曜日発売）2021年11月26日発売　第58巻第22号　通巻1565号

No.1565

オートスポーツ 2021 12/10号

auto sport

Drive on the edge



特別付録 2022年スーパーGTカレンダー

運命の最終2連戦 F1

全22戦中20戦終了時点で8点差——1点の重責

《絶対王者》
LEWIS HAMILTON
MERCEDES

《挑戦者》
MAX VERSTAPPEN
RED BULL HONDA



SUPER FORMULA 総集編
［チャンピオン対談］
野尻智紀 ×一瀬俊浩 エンジニア

世界的人気を誇る
FIA GT3、GT4に続くか
GT2 優しい直線番長
アウディR8／ポルシェ911
フェラーリ488／ランボルギーニ・ウラカン
KTM X-BOW／ブラバムBT62

F1
第19戦 ブラジルGP
第20戦 カタールGP

WRC 最終戦モンツァ

RALLY セントラルラリー2021

スーパー耐久 最終戦岡山

SAN-EI
CORPORATION

ROAD to the FINAL

初開催のカタールGPで
ハミルトン完全勝利
タイトルが決する
運命の最終2連戦へ

Photo：LAT／AlfaTauri／Ferrari
Mercedes／PIRELLI／Red Bull

2021 Round 20
QATAR GP

F1
FIA
Formula One
World
Championship



Mercedes

Red Bull

PIRELLI

LAT


LAT

この決勝日の365日後に、サッカー・ワールドカップがカタールで開幕するため、多くのサッカー関係者の姿が見られた。そのひとりがデイビッド・ベッカムでハミルトン、ホーナー代表、マッティア・ビノット代表などと写真撮影に勤しんでいた。先のUSGPでは一部のセレブの振る舞いが非難されたが、今回はみなマナーがよかった様子。

AlfaTauri



AlfaTauri

初開催のカタールで、アルファタウリは２台ともに初日から好タイムを出し、予選でも上位チームに匹敵するパフォーマンスを見せた。とくにガスリーは、Q3の最終アタックで、縁石に乗り上げフロントウイングを壊すまでは、３番手のボッタスを上回るセクタータイムを刻んでいた。ガスリーは自身最高位となる２番手、角田も入賞圏内からスタートし順位アップが期待されたが失速。両者ともに順位を下げ、得点圏外でレースを終えた。



Mercedes



8 POINTS GAP

LAT



Ferrari





ロサイル・インターナショナル・サーキットはMotoGP用のサーキットとして建設。04年に同シリーズの1戦に加わって以降毎年開催しており、08年にはこのシリーズ初となるナイトレースの舞台にもなった。ほかにもワールド・スーパーバイク、WTCC、GP2アジアの開催実績がある。現役F1ドライバーのなかでただひとり、ペレスはここでの走行経験があり、08〜09年GP2アジアのロサイル戦で優勝している。



LAT

Red Bull

QATAR GP

逆風への秘策

フェルスタッペンのリードで迎えるラスト2戦 “メルセデス優位”のデータを覆せるか

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：LAT／PIRELLI／Red Bull





「1日中走れるほど楽しい！」とロサイル・インターナショナル・サーキットを絶賛していたアロンソが、ほかの1ストッパーたちが予期せぬパンクに見舞われるなか最後までタイヤをもたせて105戦ぶりの表彰台にあがった。

2位でチェッカーを受けた直後のマックス・フェルスタッペンに、クリスチャン・ホーナー代表は無線で健闘を称えた。

予選でポールポジションを獲得したルイス・ハミルトンに0・455秒という信じられない大差をつけられ、さらにダブルイエロー無視を問われて5グリッド降格ペナルティを科されるという逆風にさらされた決勝レース。それでもフェルスタッペンはスタートで4番手に上がると、5周目にはあっと

Rd.20 カタールGP リザルト

●11月21日(日)決勝 ●5.38km×57周=306.66km ●天候：晴れ ●路面：ドライ

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	57	1
2	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	57	7(2)
3	14	F.アロンソ	アルピーヌ／ルノー	57	3(5)
4	11	S.ペレス	レッドブル／ホンダ	57	11
5	31	E.オコン	アルピーヌ／ルノー	57	9
6	18	L.ストロール	アストンマーティン／メルセデス	57	12
7	55	C.サインツ	フェラーリ／フェラーリ	57	5(7)
8	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	57	13
9	4	L.ノリス	マクラーレン／メルセデス	56	4(6)
10	5	S.ベッテル	アストンマーティン／メルセデス	56	10
11	10	P.ガスリー	アルファタウリ／ホンダ	56	2(4)
12	3	D.リカルド	マクラーレン／メルセデス	56	14
13	22	角田裕毅	アルファタウリ／ホンダ	56	8
14	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	56	16
15	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	56	18
16	47	M.シューマッハー	ハース／フェラーリ	56	19
17	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	55	15
18	9	N.マゼピン	ハース／フェラーリ	55	20
	6	N.ラティフィ	ウイリアムズ／メルセデス	50	17
	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	48	6(3)

ドライバーズランキング

（第20戦終了後）

順位	ドライバー	ポイント
1	M.フェルスタッペン	351.5
2	L.ハミルトン	343.5
3	V.ボッタス	203
4	S.ペレス	190
5	L.ノリス	153
6	C.ルクレール	152
7	C.サインツ	145.5
8	D.リカルド	105
9	P.ガスリー	92
10	F.アロンソ	77
11	E.オコン	60
12	S.ベッテル	43
13	L.ストロール	34
14	角田裕毅	20
15	G.ラッセル	16
16	K.ライコネン	10
17	N.ラティフィ	7
18	A.ジョビナッツィ	1
19	M.シューマッハー	0
20	R.クビサ	0
21	N.マゼピン	0

ボッタスがリタイアしたため、製造部門でのメルセデスとレッドブルの点差は『5』まで縮まった。同部門の5位を争い、同点で推移していたアルピーヌとアルファタウリの戦いは、ガスリーと角田がともに入賞を逃し25点差に。

コンストラクターズランキング

（第20戦終了後）

順位	ドライバー	ポイント
1	メルセデス	546.5
2	レッドブル	541.5
3	フェラーリ	297.5
4	マクラーレン	258
5	アルピーヌ	137
6	アルファタウリ	112
7	アストンマーティン	77
8	ウイリアムズ	23
9	アルファロメオ	11
10	ハース	0

時差やナイトレースの影響を受け木曜、金曜と体調が優れず、追い打ちをかけるようにペース不足にも苦しんでいたハミルトン。それでも夜遅くまでエンジニアとセッティングを煮詰める作業を行ない、多くの改良点を見つけられたという。その甲斐あって予選で後続に大差をつけてPPを獲得したが「ダウンフォースではレッドブルが勝るから決勝レースはラクじゃないだろう」と楽観視はしていない様子だった。だが決勝では「少し寂しかった」という言葉どおり、2番手フェルスタッペンも追いつけないほどの独走劇を続けてトップでチェッカーを受けた。メキシコGP終了時点では19点あった差は8点になった。



PIRELLI

いう間に2番手に順位を戻した。

首位ハミルトンとのギャップを縮めることはできなかったものの、最終周でファステストを叩き出し、1ポイントを獲得した。まさかのQ2敗退で11番手スタートだったセルジオ・ペレスも、同じくスタートで順位を上げ16周目には4番手へ。惜しくも表彰台には届かなかったが、4位入賞を果たした。

ドライバーズ選手権では、フェルスタッペンがハミルトンに8ポイント差まで詰め寄られたものの、コンストラクターズ選手権ではバルテリ・ボッタスがリタイアしたこともあって5ポイントの僅差に迫った。ホーナー代表が「最高のダメージリミテーション」と喜んだのは、最悪の展開もありうる状況で期待しうる最高の結果を出したからにほかならない。

ホンダの田辺豊治テクニカルディレクター（TD）も思いは同じだったようで、レース後にリモートで話を聞いた際も「我々が現在持っているパフォーマンスを最大限引き出してくれて、2位、4位という結果を得られた。そこは良かったと思っています」とコメントしていた。

しかしその言葉とは裏腹に、田辺TDの口調はむしろ重苦しく、今回の結果を素直に喜んでいるようにはとても感じられなかった。技術面の統括責任者としては、やはりメルセデスとのパフォーマンス差がシーズン終盤のここに来て開きつつあることへの危機感を感じているということか。

初開催カタールGPに関しては、「レ

QATAR GP



予選Q3でガスリーが最終アタック中のターン15で縁石に乗ってしまいフロントウイングを破損。その際、オフィシャルによって二重黄旗が掲示されていたが、フェルスタッペンがこれを見落とし5グリッド降格ペナルティ。２番手から７番手にダウンしてのスタートとなった。それでも序盤で順位を上げ、ファステストラップももぎとり２位チェッカー。ハミルトンとは１戦でひっくりかえる点差になったが「不可能なことは何もない」と冷静だ。

逆風に立つレッドブル。ゲームチェンジャーとなる秘策はあるのか

ッドブル・ホンダ優位、少なくとも前戦ブラジルGPほどの一方的な展開にはならないはず」との事前予想が、チーム関係者からも聞かれた。その根拠となるのが「中高速コーナー主体のレイアウトは、ダウンフォースレベルに優れるレッドブル・ホンダのほうがタイムを稼げるはず」というものだった。

実際、１㎞長のストレート、中高速コーナー主体とコース特性が類似し、タイヤも同様にもっとも硬い３種類が使用された昨年のムジェロ（トスカーナGP）でのレッドブル・ホンダは、予選2列目を占め、決勝はフェルスタッペンがパワーユニットトラブルでリタイアしたものの、アレックス・アルボンが初表彰台を獲得した。

ハミルトンがポール・トゥ・ウインを果たし、メルセデスが終始優位にあったのも事実だが、今季のレッドブル・ホンダは1年前よりはるかに戦闘力を増している。ならば今回のカタールも、いい勝負ができるはず。そんな期待も、無理からぬところだった。だが実際には予選で圧倒的な差をつけられただけでなく、レースでもフェルスタッペンは首位ハミルトンにまったく近づけずに終わった。何より衝撃的だったのは、レッドブルが得意としてきたはずのダウンフォースをしっかり効かせた高速コーナー主体のセクター3でコンマ1秒、中高速を織り交ぜたセクター2ではコンマ２秒以上の差を予選でつけられたことだ。

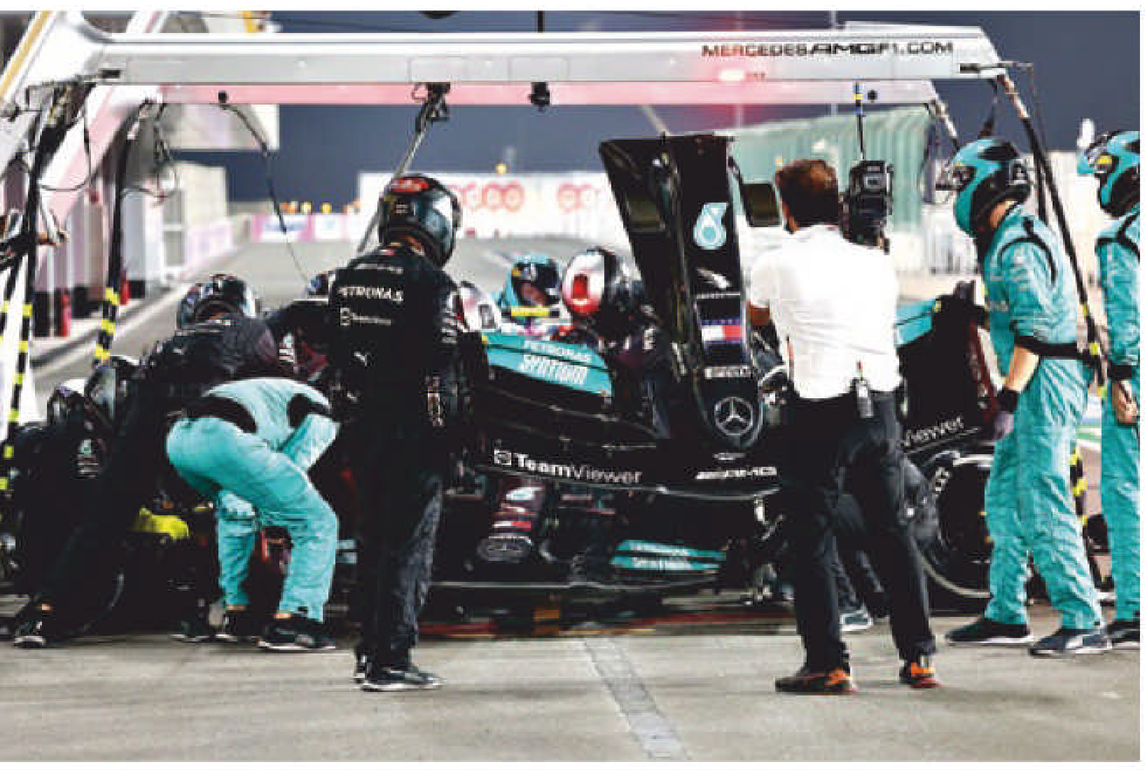
「直線スピードに関しては、今回はブラジルのような大きな差はなかった」



LAT



Red Bull



LAT



LAT

1ストップ戦略を採るボッタスは、34周目に何の前触れもなく左フロントタイヤがパンク。同じ戦略のラティフィもパンクに見舞われリタイアしたためVSCが導入された。フェルスタッペンはVSCが解除された最終周にファステストタイムを出し、貴重な1点を奪取。ペレスは「VSCがなければフェルナンド（アロンソ）に迫るチャンスはあった」とポジションアップを阻まれたかたちになった。



Red Bull

と語っていた田辺TDだが、ある意味ブラジルよりも深刻な負け方だったのかもしれない。

　今シーズンも残り2戦。ここまでの20戦を振り返り田辺TDは「ものすごい向かい風、ものすごい追い風、両方を経験してきた。それらを経て、いまのポジションがある」と切り出した。終盤に入り、ブラジルを含む2戦は明らかに強い向かい風にさらされている。次戦サウジアラビアGPは『史上最速の市街地レース』と主催者が謳うように、モンツァに匹敵する超高速パワーサーキットであるうえ、DRSゾーンも3カ所あり、抜きどころ満載。普通に考えればメルセデスが優位だ。そして最終戦アブダビGPは大がかりなコース改修で、90度コーナーやシケインが取り払われ、よりオーバーテイクしやすくなっている。これまたレッドブル・ホンダにとっては、プラス材料とはいえない。

　最終2戦も逆風下の戦いになりそうなレッドブル・ホンダだが、それについて田辺TDは「いまできることは何なのか。そこをもう一度考えて残りの2戦に臨みたい」と語るのみ。「いまできること」が、具体的には何なのか。メルセデスのようにエンジンを矢継ぎ早に交換する選択肢については、田辺TDがすでにきっぱりと否定している。となるとほかに考えられるのは、消去法で潤滑油や燃料などしか思い浮かばない。そうした〝新たなタマ〟の投入がゲームチェンジャーの役割を果たし、風向きを変えることはできるだろうか。



BRAZILIAN GP

Text : 柴田久仁夫 (Kunio Shibata)
Photo : LAT

2度の降格裁定をはねのける異次元の速さ
メルセデス・ハミルトンに障壁なし

10グリッドダウン 10ギャップ・ウイン

Rd.19 ブラジルGP リザルト

●11月14日(日)決勝　●4.309km×71周=305.909km　●天候：晴れ　●路面：ドライ

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	4	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	71	10(5)
2	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	71	2
3	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	71	1
4	11	S.ペレス	レッドブル／ホンダ	71	4
5	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	71	6(7)
6	55	C.サインツ	フェラーリ／フェラーリ	71	3
7	10	P.ガスリー	アルファタウリ／ホンダ	70	7(8)
8	31	E.オコン	アルピーヌ／ルノー	70	8(9)
9	14	F.アロンソ	アルピーヌ／ルノー	70	12
10	4	L.ノリス	マクラーレン／メルセデス	70	5(6)
11	5	S.ベッテル	アストンマーティン／メルセデス	70	9(10)
12	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	70	20(18)
13	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	70	17
14	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	70	13
15	22	角田裕毅	アルファタウリ／ホンダ	70	15
16	6	N.ラティフィ	ウイリアムズ／メルセデス	70	16
17	9	N.マゼピン	ハース／フェラーリ	69	19(20)
18	47	M.シューマッハー	ハース／フェラーリ	69	18(19)
	3	D.リカルド	マクラーレン／メルセデス	49	11
	18	L.ストロール	アストンマーティン／メルセデス	47	14

アルピーヌは2台そろって入賞しランキングではアルファタウリと同ポイント5位に踏みとどまった。ペレスは「後続のフェラーリと充分な差があり、ファステストラップポイントを獲れた」とチームプレーに徹した。

ルイス・ハミルトンの速さは、まさに圧巻のひとことだった。

この週末のハミルトンは今季5基目のICE（エンジン本体）を投入し、決勝レースでの5グリッド降格が決まっていた。しかしフレッシュエンジンを搭載したFP1で2番手マックス・フェルスタッペンに0・367秒の大差をつけると、午後の予選でも最速タイムを叩き出しフェルスタッペンとの差は、0・438秒まで広がっていた。1周が1分7秒ほどのコースでは、とてつもないタイム差と言っていい。

しかしこの予選でリヤウイングのDRSが規定以上に開いていたとして、ハミルトンは予選失格、翌日のスプリント予選で最後尾スタートの裁定を受けてしまう。ところがそんなハンディキャップなどものともせず、わずか24周のセッションで15台抜きをやっての



レース後、手渡されたブラジル国旗をまとい「シルバーストン以来のすごい応援をもらった」と話した。そして尊敬するアイルトン・セナが愛用したカラーを取り入れた特別仕様のヘルメットをファンに披露した。



今季レギュレーションで決められているPUの使用基数の上限は４。メルセデスは第16戦トルコGPで４基目のPUを下ろしたばかりで、これでシーズンを走りきることは充分に可能だったという。それでもハミルトンに５基目のICE（エンジン）を投入した理由は、タイトル争いが激しくなる残り３戦において、PUのライフを気にすることなくパワー全開で戦うためだ。タイトル獲得を見越して計画的に戦略を練るメルセデスの緻密さが垣間見えた一戦だった。

け、5位でチェッカーを受けた。

対するフェルスタッペンは、フロントロウからスタートしながら直後にバルテリ・ボッタスにかわされ、ソフトタイヤの劣化に苦しんでいる様子のボッタスをも抜きあぐねて2位でチェッカー。じつに対照的な内容だった。

決勝では、ハミルトンとフェルスタッペンの優劣がさらに鮮明になった。

スタートでフェルスタッペンとセルジオ・ペレスがボッタスをかわし1・2態勢を築いたその後方では、ハミルトンが1周目で10番手から6番手に浮上。3周目には矢継ぎ早にフェラーリの2台を抜き去って4番手に上がると、ボッタスが順位を譲った5周目にはレッドブル2台の背後に迫った。

ハミルトンが速いのは、高速区間だけではなかった。低中速コーナーの連続するインフィールドの第2セクターでもレッドブルの2台と遜色ないタイムを出し、そのため実質的な最終コーナーであるターン12の立ち上がりでも引き離されることなく、すぐにスリップにつくことができた。こうして19周目にペレスを抜いて2番手、そして59周目にフェルスタッペンを仕留めて首位に立つと、最後は10秒以上の差をつけてチェッカーを受けた。

2年前のブラジルGPはフェルスタッペンが制していて、コース特性を考えてもレッドブル・ホンダが有利と予想されていたインテルラゴスで、なぜ今回メルセデスが、とくにハミルトンが圧倒的な強さを発揮したのか。

データから見えるのは、まず最高速の速さである。レースでのハミルトンはメインストレート終盤の計測地点で、フェルスタッペンに時速15㎞以上の差をつけた。より変数の少ない予選でも、時速9㎞の差があった。一方ボッタスはそこまでの差はなかった。

その事実からレッドブルのクリスチャン・ホーナー代表は、「メルセデスの新エンジンは、少なくともコンマ数秒速い」と言明し、ホンダの山本雅史マネージングディレクターも「パワーユニット単体の比較は難しい」としながらも、「GPSデータを見ると、新エンジンの影響が大きかったと思わざるを得ない」と語っていた。

だが予選での区間タイムを見ると、曲がりくねったセクター2でもハミルトンはフェルスタッペンにコンマ2秒差。ここに限れば、エンジンパワーの優劣だけでは説明がつかない。そこで出てくるのが、ライバルが問題視する『たわむリヤウイング』疑惑である。

ウイングを立ててインフィールドのタイムを稼ぎ、直線走行中はウイングがたわむことでドラッグを減らして最高速を稼ぐ。予選後のパルクフェルメでフェルスタッペンが思わず手で触れて確かめたくなったほど、メルセデスのリヤウイングには秘密が詰まっているのかもしれない。

タイトル争いが最終戦までもつれ込むのはほぼ間違いない。カタールは1㎞以上の直線と中高速区間のコース、サウジアラビアはモンツァに次ぐ超高速コースだ。メルセデスがブラジルでの速さを再現できれば、レッドブル・ホンダに対してかなり有利な戦いを展開することになるだろう。



進化度合いはメルセデスに肉薄!?
アルファタウリ・ホンダはどこまで伸びるか

プラス・アルファの力をさずかるか

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：LAT／Red Bull

ブラジルでの完敗を受け、レッドブルがホンダと緊急会議を行なうという報道が流れた。メルセデスの新エンジンがあまりにパワフルなことから、ホンダに何らかの対応を求めるのではないかという憶測記事だった。

しかしカタールGP開催直前、田辺豊治テクニカルディレクター（TD）に確認したところ「レッドブルとは通常のミーティングをしただけ」との返答だった。3連戦の真っ最中にパワーユニット（PU）供給側が新たな対策を施すのは難しいということだろう。



Red Bull

フェルスタッペンはスタートでボッタスをしとめ58周までトップを守ったが、ハミルトンの速さに太刀打ちできず2位。タイトル争いは依然リードも「残り3戦ももののすごく厳しい戦いになるだろう」と気を引き締めていた。



角田は4周目にストロールを抜こうとインに飛び込み接触。フロントウイングを壊してしまいピットインを余儀なくされ「ストロールがミラーを見ていなかった」と訴えたが、角田に10秒ペナルティが科された。

LAT

FOCUS on HONDA

レッドブルはホンダに「こちらも新エンジンに変えたらどうか」という提案を、ひょっとしたらしたかもしれない。しかし田辺TDによれば、ホンダPUはマイレージを積んでもそれほどひどく劣化はしない。つまり、グリッド降格を受けてまで、新品のエンジンを入れるメリットはないということだ。

そもそもルイス・ハミルトンの最高速を、エンジンのパワー差だけに帰していいものか。一説ではメルセデスは、新品と劣化したエンジンでは15kw（約20馬力）の差があると言われる。だがこの程度ではレッドブル首脳陣の言う「コンマ数秒の差」は出ない。常識的に考えれば、車体、PU、タイヤを含むマシンパッケージに、ハミルトンのドライバー力を加えた総合的なパフォーマンスがこれだけの差を生んだとするのが自然だ。ブラジルでのハミルトンは、W12のポテンシャルを完璧に引き出したからこそ勝利したのだ。

レッドブルはもちろんだが、ホンダとしてもここでメルセデスに離されたくない。そんななか健闘しているのが、アルファタウリ・ホンダおよびピエール・ガスリーだ。メキシコで予選5番手、ブラジルでも同4番手と、メルセデス、レッドブルに次ぐ速さをコンスタントに発揮している。メキシコでは決勝でもコンストラクターズ選手権で3位につけるフェラーリを向こうに回し4位入賞を果たした。

ブラジルではスプリント予選、決勝いずれもスタートで順位を落としたことが響き、7位入賞が精一杯。それでもランキング4位のマクラーレンに対して終始優位に立ち、5位を争うアルピーヌの2台を終盤に抜き去って、同ポイントを維持している。

角田裕毅もシーズン後半になってから復調は明らかだ。トルコ以降の4戦すべてが初走行サーキットになったが、初日のフリー走行でコース特性をきっちり頭に入れ、翌日の予選では3戦連続してQ3に進出している。

それでもスプリント形式で、60分のセッションだけでタイムを出すブラジルはさすがに厳しかったようで12番手に終わった。レースではスタート直後の接触事故、そしてかなり厳しい10秒ペナルティを科されてしまい15位完走がやっとだったものの、ポイント獲得のポテンシャルは見えた。

AT02とホンダPUのパッケージは、本来ならばフェラーリやマクラーレンと選手権3位を争える潜在能力を持っているように見える。現状、その実力が結果に反映されていないのは、ひとつはルーキー角田がこのマシンに慣れるのにやや時間がかかったこと、そしてとくに序盤戦でチームが、車体のイニシャルセッティングを決めきれなかったことが要因として挙げられる。その結果、レースペースでライバルに後れをとる格好になっているのだ。

だが終盤、このふたつの弱点が改善されつつあり、歯車が噛み合い始めている。残り3戦でどれだけ得点を伸ばせるか、大いに期待して見守りたい。



コンストラクターズランキングで5位を争うアルファタウリとアルピーヌはブラジルでも接戦を演じた。51周目に2度目のピットインを行なったガスリーはソフトタイヤを選択。前を走っていた1ストップ戦略を採るアルピーヌ2台を次々とパスして7位でフィニッシュした。「激しいレースだったけれど、直接バトルする機会があまりない（ダニエル）リカルド、（セバスチャン）ベッテルともバトルができて楽しかった」。

LAT

1点の重責

Lewis Hamilton × Max Verstappen

ブラジルGP決勝のインシデントにメルセデスが再審請求
コース外でも熾烈さを増すタイトル争い

フェルスタッペンとハミルトンによる至高のタイトル争い
そこに水を差しかねないのが『コース外』での丁々発止
戦局を有利にするための『パフォーマンス』は重要なのだが
望むのはただひとつ、コース上での正々堂々とした決着だ

Text：ルイス・バスコンセロス（Luis Vasconcelos）
Translation：見田 豊（Yutaka Mita） Photo：LAT／XPB／Mercedes／Red Bull

ブラジルGPのレーススチュワードは、48周目に起きたマックス・フェルスタッペンとルイス・ハミルトンのインシデントについて、これを審議すべきか否かの協議に延べ22時間10分を費やした末、最終的に棄却した。

ターン4のブレーキングでフェルスタッペンがアウトに膨らみ、これに押し出されるかたちとなったハミルトンともどもランオフに飛び出したという一件だ。レース中に『レーシングアクシデントであり審議不要』という判定が下されたが、レースから数日後に、メルセデスから新たな証拠を入手したので再審理してほしいとの要請がなされた。しかし、メルセデスの言う〝新証拠〟は再審理を求めるには不充分、


LAT / XPB

レース中に『審議なし』となった事実を無線で知らされたハミルトンは「そうだろうね」と返答。心のなかでは何を思っていたのか知るよしもないが、ドライバーからすると単なるレーシングアクシデントだったのかもしれない。タイトル争いが佳境を迎えるなか、自チームの形勢を少しでも有利にしようとする動きが加速する。

との結論に達したのだった。

再審請求受理までの道のり

ＦＩＡの公式発表では、スチュワードが再審請求を却下した理由として、『国際競技規則第14・1・1条が求める4つの要件をすべて満たしていない』と記されている。この規則は、出場チームに再審請求を行なう権利を認める条項にあたり『関連する重要な要素が新たに発見され、判定が下された時点で再審を求める当事者がそれを利用できなかった場合』にその権利が生じるとある。つまり再審が行なわれる条件は①重要であること②関連があることと③新たな発見であること④当初の判定時にそれが入手不能であったこと、の4項目が求められるわけだ。

ネットを介して行なわれた聴問会でメルセデスは、2点の映像資料を新たに提出した。どちらもフェルスタッペンの車載カメラによる映像で、ひとつは360度撮影可能なカメラによるもの、もうひとつは進行方向を映したものだ。4名のスチュワードとレースディレクターのマイケル・マシは、このふたつの映像はインテルラゴスでは見る（入手する）ことができなかったもので、当時はメルセデスの車載映像のみを参考に判断したと認めている。これについて、断片的な情報で判定を下したと一部で批判の声が上がったが、ＦＩＡのリリースはスチュワードの判断に対し次のような擁護説明を掲載している。『2台そろってターン4をオーバーランした直後にレースディレクターからスチュワードへ注意喚起の連絡が入った。その段階でタイミングスクリーンに〝審議中〟の表示が出た。そして入手可能な映像で確認した結果、これ以上の審査は不要と判断した。これは正しいプロセスであって、他のスポーツ、たとえばサッカーで言うところのプレーを〝流す〟のと同じ意味だ。また〝問題なし〟とすでに結審された案件であることから、再審すべき対象でないという見方も可能だ』。

足りなかった条件

メルセデスがカタールで提出した映



LAT



Mercedes

2021年 フェルスタッペン vs ハミルトン 勝敗まとめ
（Rd.20終了時点）

Max Verstappen

優勝獲得率
45.0%
（9勝）

LAT



★ふたりの勝敗
50.0%
（10勝9敗1引き分け）

Lewis Hamilton

優勝獲得率
35.0%
（7勝）

LAT



★ふたりの勝敗
45.0%
（9勝10敗1引き分け）

Max Verstappen		Lewis Hamilton
2nd	R1 Bahrain	1st
1st	R2 Emilia Romagna	2nd
2nd	R3 Portugal	1st
2nd	R4 Spain	1st
1st	R5 Monaco	7th
18th	R6 Azerbaijan	★15th
1st	R7 France	2nd
1st	R8 Stayria	2nd
1st	R9 Austria	4th
NC	R10 GB	1st
9th	R11 Hungary	★2nd
1st	R12 Belgium	3rd
1st	R13 Netherland	2nd
NC	R14 Italy	NC
2nd	R15 Russia	1st
★2nd	R16 Turkey	5th
1st	R17 USA	2nd
1st	R18 Mexico	2nd
2nd	R19 Brazil	1st
2nd	R20 Qatar	1st

第20戦までのフェルスタッペンとハミルトンの成績を比較。優勝率で比べてみると10ポイントの開きがあるが、相手より成績が上位だった回数＝ふたりの勝敗率では、5ポイントと開きが小さい。ここから、ハミルトンが『フェルスタッペンには負けない』という意気込みでタイトル争いに挑んでいるとみることができそうだ。

像資料は、４つの要件のうち、新しい関連性がある、判定時にはなかった、の３点は満たしたものの『重要性』だけがスチュワードの考える基準に満たなかったのだ。新たな証拠が重要かどうかは、スチュワードが当初下した判定を変更もしくは覆す根拠となり得るか否かにかかっている。それが不充分と判断されれば、その証拠は重要ではないということ。限られた情報で即時の判断を求められるのがスチュワードの宿命。もしスチュワードが、33号車の進行方向を映した車載映像が決定的な役割を果たすと感じたのであれば、当該インシデントを〝要審議〟として結論を留保すればよかったのだ。だが、ブラジルGPの決勝中にその必要はないと判断した。つまり、別の車載映像が出てきたとしても、事実関係が変わる可能性はないと結論づけたわけだ。

すべては〝演出〟だった？

かくして再審請求は却下され、メルセデスにとってははなはだ不本意な幕引きとなったわけだが、その一方で、すべてがある種の〝演出〟なのではないかと思わせるひと幕が目撃されている。FIAが〝インシデント未満のインシデント〟に長文リリースを出したのがまず異例。これと前後してトト・ウォルフとクリスチャン・ホーナーが、FIAの求めに応じ記者会見で顔を合わせたことも驚きだった。判定への感想を求められたそれぞれの当事者は、見苦しい喧嘩は避けようと口裏を合わせているらしく、互いの了見を遠回し

に探り合うような話しぶりに終始した。

ふたりを比較するとウォルフの落ち着き払った物腰は会見を通じて変わることがなかった。下された最終判断についても「予想されたことで驚きはない」と余裕しゃくしゃく。「議論を惹起することが狙いで、今回の一件を念頭に、続く数戦を注意深く見守ってもらえれば、我々の目的は達成されると考えている。再審請求がとおらないだろうことは、ある程度想定していた」。

一方ホーナーは、泰然自若のウォルフからどうにかして怒りの反応を引き出そうと、30分にわたり熱弁を振るった。「私はトトの尻ぺたにキスするつもりはさらさらない」とまで言い放ったから畏れ入る。挙げ句の果てに「トトと私は仕事の進め方がまるで違うし、性格だって正反対。クリスマスをトトと一緒に過ごす気はあるかと聞かれたら、彼がパントマイムのひとつも演じてくれるのなら考えてもいい。そのときは子どもたちを連れていくことにするよ」と憎まれ口を叩く始末。さらに続き「今回の判断は極めて妥当。さもなければパンドラの箱を開けるようなもので、レース中に起きた他のすべてのインシデントを再び俎上に載せることになる。我々にとって何よりも重要なのは、このカタールGPに集中することだ。カタールは素晴らしいサーキットで、ここで戦えることをうれしく思う。今回だけでなく、次のジェッダ、アブダビでも、フェアでクリーンなレースが繰り広げられることを願う」と締めくくった。

ホーナーのこの発言は、メルセデスのリヤウイングがフレキシブルだとするレッドブルの公開的な非難が伏線にあり、インテルラゴスで用いたのと同じウイングをまた使ったりしたら今度こそただではおかないと、ライバルを恫喝しているに等しい。さらに穿った見方をすれば、メルセデスが提出した新たな証拠映像をFIAがすげなく無視したのは〝贔屓してやったのだからこれで痛み分けにしろ〟というレッドブルへの暗黙のメッセージと解釈することもできよう。併せて再審請求権の濫用に歯止めをかけ、これですべてを水に流して、ラスト3戦くらいは正々堂々と戦って決着をつけたらどうだと、これ以上やりあったら、史上まれに見ぬ接戦をドロ試合にしかねない振る舞いに釘を刺しているのだ。

クリーンファイトこそすべて

競技規定違反にしても、技術規定違反にしても、こうした玉虫色の解決がまかりとおるのは、そもそも国際スポーツ法典が穴だらけだから、という意見が根強くささやかれている。そうした根本的な問題を差し置いて、競技者にのみ清廉潔白を求めるのは、不公平との批判を免れない。とはいえ、大詰めを迎えた2021年のタイトル争いが、クリーンファイトの末に、誰もが納得するかたちで決まってほしいという思いは、すべてのF1ファンに共通の願いでもある。スポーツの、そしてF1のイメージをこれ以上おとしめないために、メルセデスとレッドブル、そしてルイスとマックスの自省を期待して本稿の結句としたい。

**両チーム、腹に据えかねていることはあるだろうが
ラスト数戦くらい黙って勝負に集中してはどうか**



Red Bull





YUKI TSUNODA

Moments of the Peaks 10

Photo & Report：熱田 護（Mamoru Atsuta）
まとめ：田中康二（Koji Tanaka／本誌）

Round 18 Mexican GP > Qualify:9th [Final grid:17th] Final:Did Not Classify



結果に結びつかなかった自信と手応え

「やっと、少しつかめてきました」。シーズン中盤ごろの角田裕毅選手といえば、コースサイドから眺めていても、走りに精彩を欠きどこか遠慮がち。AT02を手足のように操れないもどかしさが伝わってきた。でも、メキシコの木曜日、ミックスゾーンで話したときの彼の言葉と表情からは、少しばかりの自信や手応えが感じられた。ソフトタイヤを履いていたとはいえ、３戦連続のQ3進出はその"つかめてきた"ことの証明のように思えた。予選ではガスリー選手にトウを与える役割を果たし、チームとしての仕事もきっちりとこなした。ペレス選手は予選でのミスを「角田車による乱気流のせい」だと語っていたけど、僕はそうは思わない。ペレス選手にとって絶対に失敗が許されない母国GPでのミスだったがゆえに、思わず発してしまった言葉だと思っている。角田選手にとって、いい手応えのあった週末だったのに、決勝はスタート直後の１コーナーで終わってしまった。フラストレーションのたまる週末だった。






alphataurif1team.com
SCUDERIA
ALPHATAURI
22
FITSBODYANDMIN
ALPHATAURI
HONDA





Round 19 Brazilian GP > *Qualify:12th Sprint:15th [Final grid:15th] Final:15th*

サンパウロの冷や汗と熱気

火曜日にメキシコを発ち、アメリカ経由でブラジルに入った。通常のGPであれば、水曜日のうちにはピットまわりの設営が済んでいるはずなのに、この週末は様子が違った。フリープラクティスが翌日から控えている段階でも、スタッフは慌ただしく設営作業に追われていた。それどころかピットガレージにマシンが到着していないチームが全体の３分の２ほどもあったことに驚いた。聞けば悪天候の影響でメキシコからの貨物輸送に遅延があったという。ロジスティックスの面では肝を冷やしたサンパウロだったけれど、観客席は超満員。コースサイドから眺めても、空席がひとつも見当たらないほど熱気を帯びていた。角田選手にとっては初めてのコースで、走り出しからいまひとつ流れを引き寄せられなかった。決勝でもストロール選手との接触でペナルティを課せられてしまった。メキシコ、ブラジルと消化不良なレースが続いたことに肩を落として、僕はカタールへと向かった。







SPECIAL PHOTO GALLERY

写真家 熱田 護 30年目のグランプリ





［技術検証］ MOTOR GENERATOR UNIT HEAT

MGU-H

F1で廃止に向かう熱回生の可能性を見極める

2026年に導入されると見られる新たなF1パワーユニット規定ではMGU-Kが残される一方、MGU-Hは廃止される見通しであるという
世界が電化に向かうなか、エンジンの熱を回収するこの技術が排除されるのも流れになる理解はできるが
巨額の資金が投じられた熱回生は本当にオワコンになのか？

Text：世良耕太（Kota Sera）
Photo：ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）／Daimler AG／HONDA
Illustration & Traced Drawing：倉持正志（Masashi Kuramochi/METMANIA）

F1ではMGU・Hの働きが重要だ。株式会社本田技術研究所HRD Sakuraセンター長兼F1プロジェクトLPLの浅木泰昭氏は、10月21日にオンラインで行なった『2021シーズンクライマックス取材会』で、ホンダのパワーユニット（PU）について説明した。浅木氏が開発総責任者に就任した18年以降の性能の推移を表わすグラフは、19年は新スペックを投入するごとにICE（内燃機関＝エンジン）のパワーが右肩上がりで向上しているのに、MGU・Hのパワーは前年に比べて落ちていることを示していた。20年も同様で、「回生量は戦えない」レベルだった。

それが転じたのは21年だ。新骨格のPUを投入したことによりパワーが向上したが、戦闘力に強く結びついたのは、第12戦ベルギーGPで投入したホンダ内製のバッテリーだった。エネルギーを出し入れする際の効率が高くなったことにより、MGU・Hが本来備えるポテンシャルを存分に使えるようになった。21年はICEの出力が高いのに加え、MGU・Hのパワーも高く、だから競合（はっきり言えばメルセデス）と同等かそれ以上の戦いができるようになった。現在のF1において、MGU・Hがキー技術であることは間違いない。

そのMGU・HをF1は捨てようとしているという。26年にPUに関する新しい技術規定が導入される予定だが、その規定にMGU・Hは含まれておらず、MGU・Kだけが残るという。ル・マン24時間をシリーズの一戦に含むWECも、F1と同様に14年に変更した技術規則でMGU・Hの使用を認めた。義務づけとしたF1とは異なり「使用可」だったこともあり、実際に採用したのはポルシェだけだった。ポルシェが17年に撤退してMGU・Hユーザーがいなくなると、21年にハイパーカー規定が導入され、MGU・Hは廃止された。F1も似たような道に進もうとしている（ようだ）。MGU・Hはもはや、オワコンなのだろうか。

あらゆる意味で難しすぎた

役割をおさらいしておこう。F1は14年にPU規定を導入した。13年までは高回転高出力型のエンジンを使っていた。燃料は使い放題。極論を言えば、パワーを出すためにどんどん燃料を燃やしていた。

それではいまの時代、参戦する（あるいは、参戦しようとする）自動車メーカーやファンにそっぽを向かれるとルールを統括するFIAは考え、まず燃料流量を規制することにした。スマ



V.Rys



熱は要らないのか？

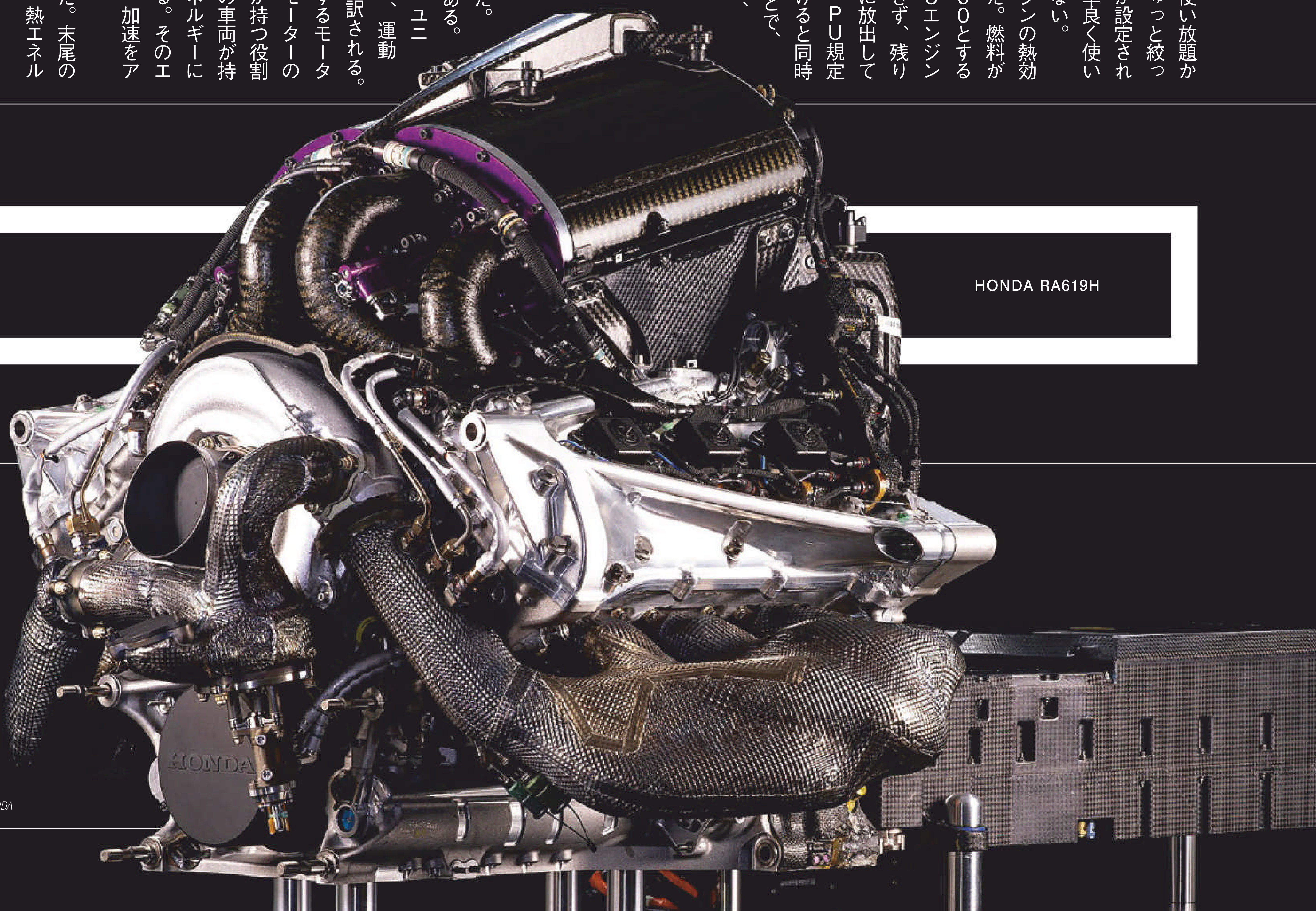
ホの通信量でいえば、ギガ使い放題から月1GBとか2GBにぎゅっと絞ったようなものである。上限が設定されるので、知恵を働かせて効率良く使い切る術を磨かなければならない。

PUの場合はまず、エンジンの熱効率を向上させる必要があった。燃料が持っているエネルギーを100とすると、13年までの2・4ℓV8エンジンは30ほどしか出力に変換できず、残りの70はおもに熱として大気に放出していた（捨てていたわけだ）。PU規定は燃焼そのものの効率を上げると同時に無駄（損失）をなくすことで、30だけ変換できた出力を40、50にしていく開発を促した。

FIAはPUマニュファクチャラーにふたつのデバイスを与えた。RPGで言えば、武器のようなものである。武器をグレードアップすればするほど、戦士の戦闘力は高まった。

武器その1はMGU・Kである。モーター／ジェネレーター・ユニット・キネティックの略で、運動エネルギー回生システムと訳される。量産ハイブリッド車が搭載するモーターと同じ役割で、減速時にモーターの発電機能を使ってブレーキが持つ役割を一部肩代わりして走行中の車両が持つ運動エネルギーを電気エネルギーに変換し、バッテリーに蓄える。そのエネルギーは加速時に放出し、加速をアシストする。

武器その2はMGU・Hだ。末尾のHはヒート（熱）を意味し、熱エネル

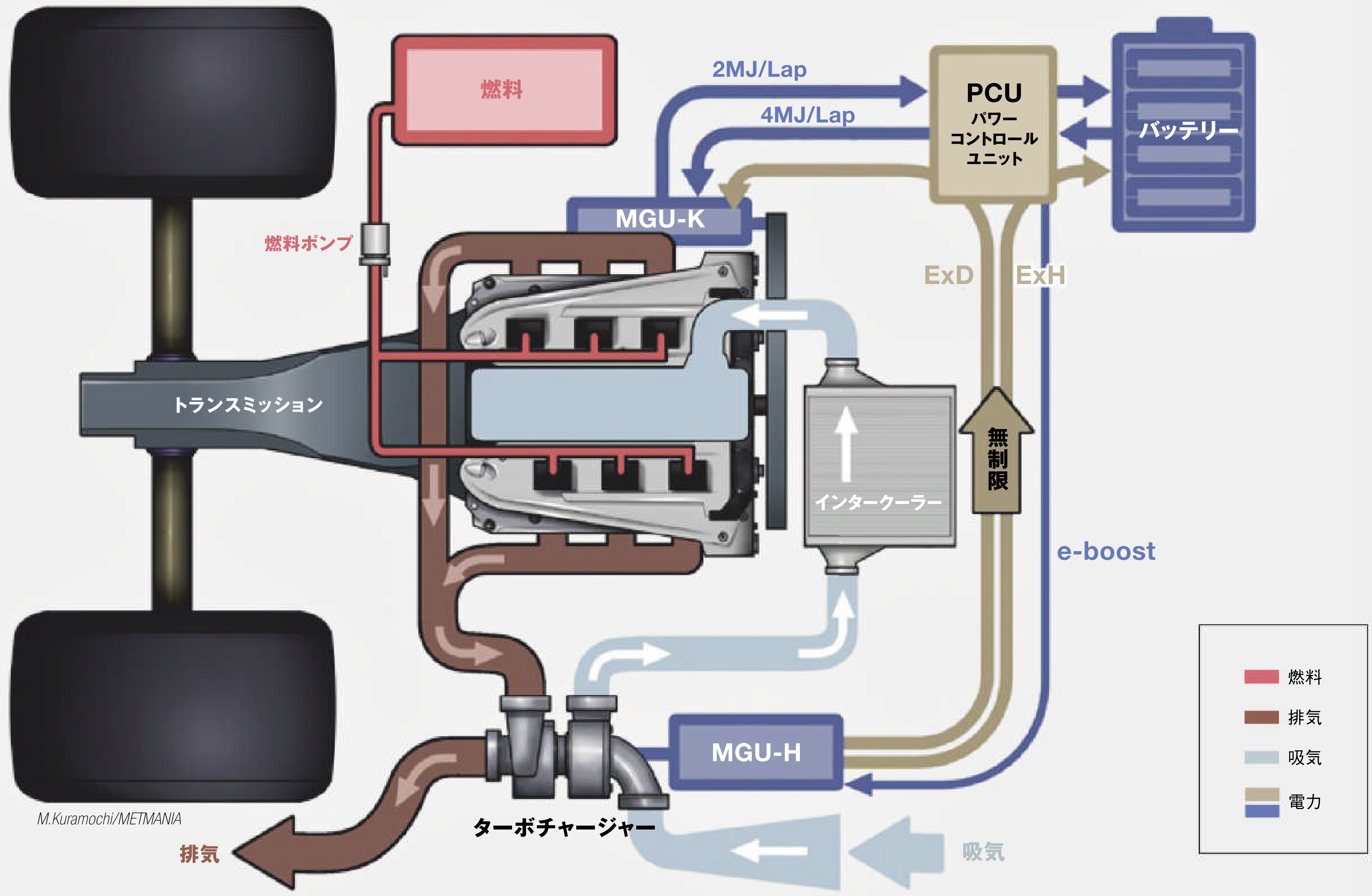


HONDA RA619H

HONDA

F1パワーユニットの エネルギーフロー概念図

下の図は現行F1パワーユニットの構成と燃料や空気、そしてエネルギーの流れを図解したもの。いまのパワーユニットは1.6ℓV6ターボエンジンに運動エネルギーを改正するMGU-K、熱エネルギーを改正するMGU-Hを組み合わせている。MGU-Kの最高出力は120kW、また回生できるエネルギー量は１周あたり最大2MJ、放出できるエネルギー量は4MJに制限されている。その一方で、MGU-Hは最高出力、そして回生・放出できるエネルギー量は無制限。MGU-Hの効率を向上させれば、パワーユニット全体で使用できる実質的にエネルギーも増えると言えるため、現行レギュレーション下ではMGU-Hをいかにうまく機能させるかがカギとなっているのだ。

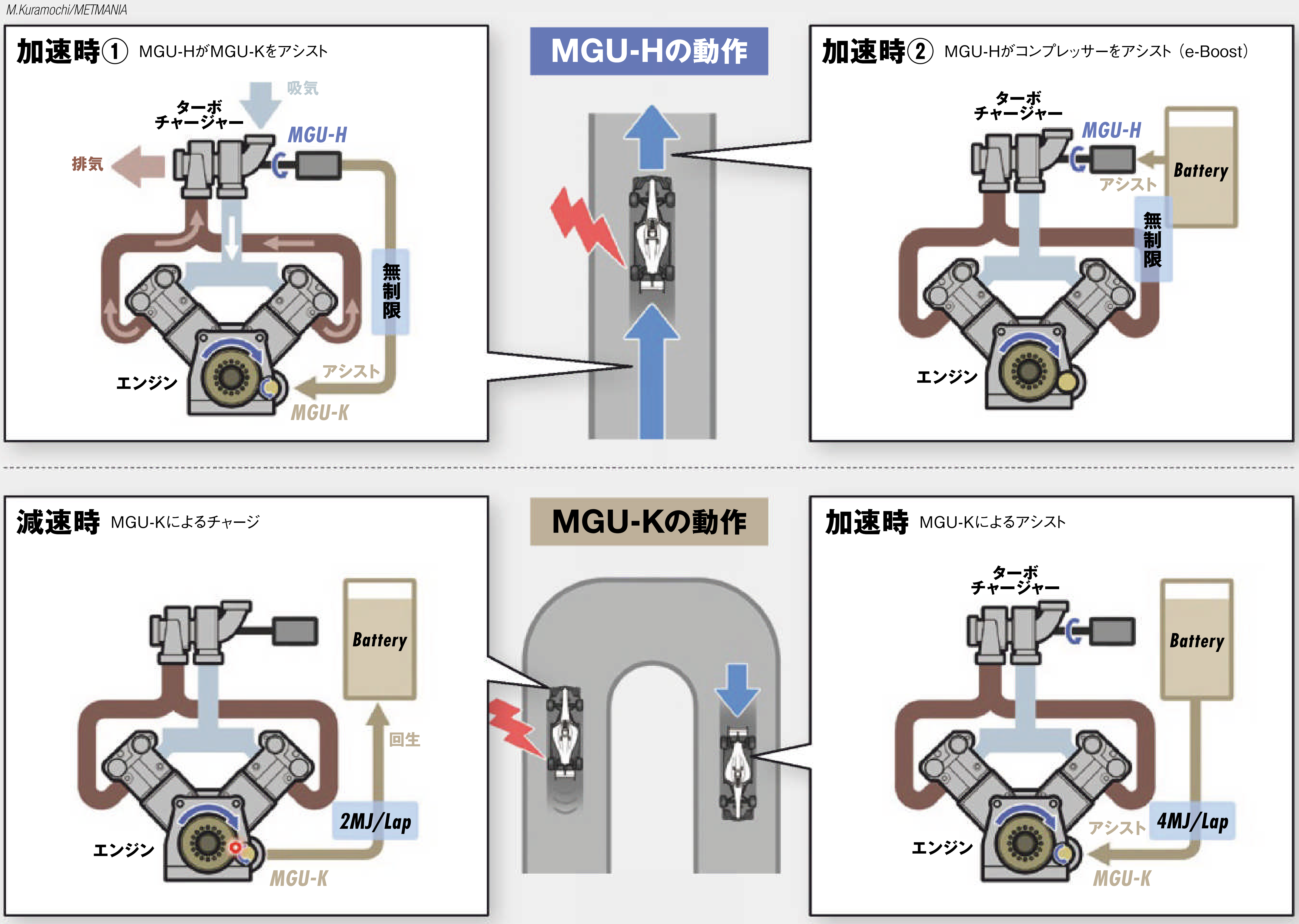


M.Kuramochi/METMANIA

MGU-H & MGU-K それぞれの役割と動作

MGU-Kはおもに減速時に回収したエネルギーを加速時に放出する。一方のMGU-Hの役割は、エンジンの排気に含まれる熱エネルギーを電気エネルギーに変換・回収すること。排気のエネルギーを使って作った電力は一度バッテリーに蓄えられ、加速時にMGU-Kのアシストに使われるほか、コンプレッサーを駆動させて過給圧を上げておくためにも使われる。MGU-Hは排気のエネルギーを回生するという特性上、アクセルを踏んでいるあいだしか稼働しないかといえばそうではない。MGU-Kが回収したエネルギーのうち、2MJを超えたぶんをいったん受け取り、回生～力行を行なってバッテリーに送るという動作もする。

M.Kuramochi/METMANIA



ギー回生システムと訳す。排気に含まれている熱を電気エネルギーに変換し、それをMGU・Kと同様にバッテリーに蓄え、MGU・Kのアシストに使ったり、排気を使う代わりにターボチャージャーを駆動するのに使ったりする。後者はEブーストと呼ばれる。

MGU・Hはターボとモーター／ジェネレーターを一体化することが定められている。ターボはタービンとコンプレッサーからなり、タービンに排気を導き、そのエネルギーで羽根車を高速回転させる。すると、同軸上にあるコンプレッサーの羽根車が高速で回転し、空気の密度を高めてエンジンに送りこむ。PU規定のエンジン排気量は1・6ℓだが、コンプレッサーで2倍に加圧すれば排気量が3・2ℓと同等になり、増えた空気量に見合った燃料を噴射することができて出力アップにつながる。また、リーン燃焼という、熱効率を高める燃焼への道が開ける。

MGU・HがF1PUの総合性能を左右するキー技術になったのは、規定がそう仕向けたからだ。MGU・Kの最高出力は120㎾と定められているのに対し、MGU・Hの出力については規定がない。MGU・Kが1周あたりに回生できるエネルギー量は2MJ、バッテリーからMGU・Kのアシストに使えるエネルギー量は1周あたり4MJに規定されているのに、MGU・Hはどちらも無制限。開発の自由度が格段に高いのだ。

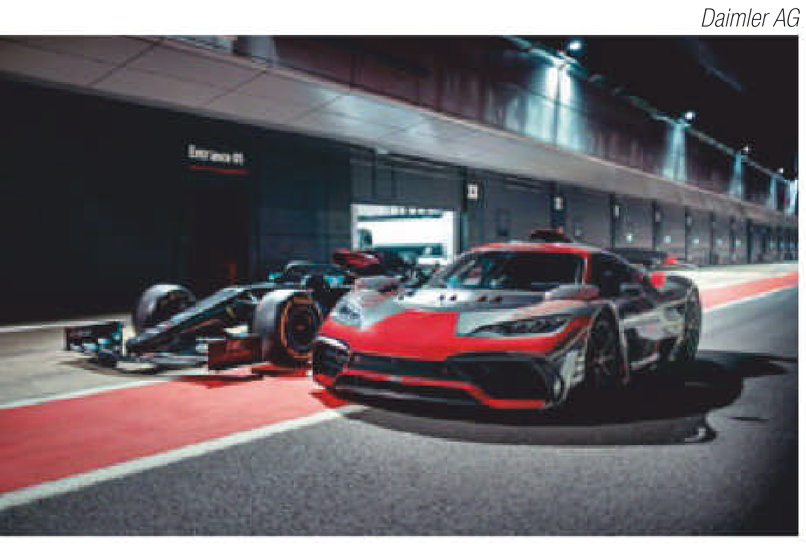
ただし、ジレンマがある。ICEの熱効率を上げると、無駄に捨てる熱エネルギーが少なくなってMGU・Hの働きが悪くなる。反対に、MGU・Hをパワフルにして使い倒す方向にもっていくと、ICEの出力が上がらなくなってしまう。相反関係にあるのだ。

さらに、MGU・KとMGU・Hの2種類のエネルギー回生システムをどのように使えばラップタイムが最速になるか、個々のユニットの回生と放出のエネルギーマネジメントを、バランスを見ながら最適化しなければならない。しかし、どちらか一方がなければ開発は楽になり、開発コストも低減できる。すでにF1に参戦しているPUマニュファクチャラーには豊富な知見が蓄積されているが、これから参入するマニュファクチャラーにとっては技術面のハードルが高い。参入障壁だ、くらいに捉えているのかもしれない。

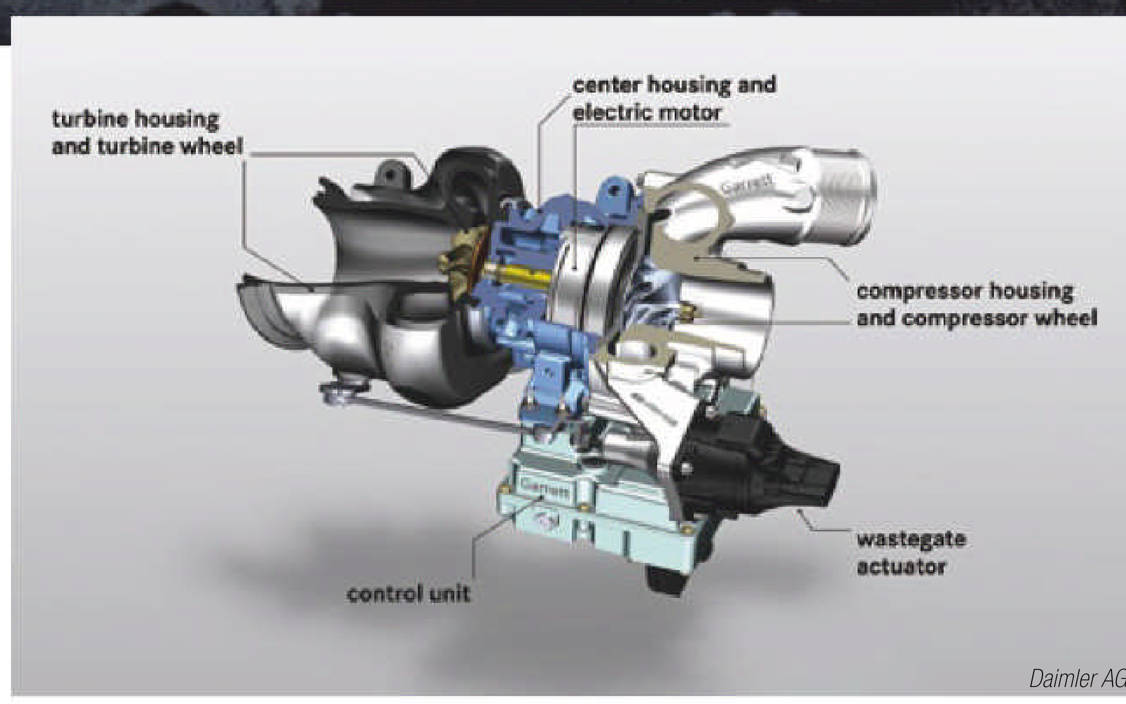
［技術検証］ MOTOR GENERATOR UNIT HEAT

MGU-H

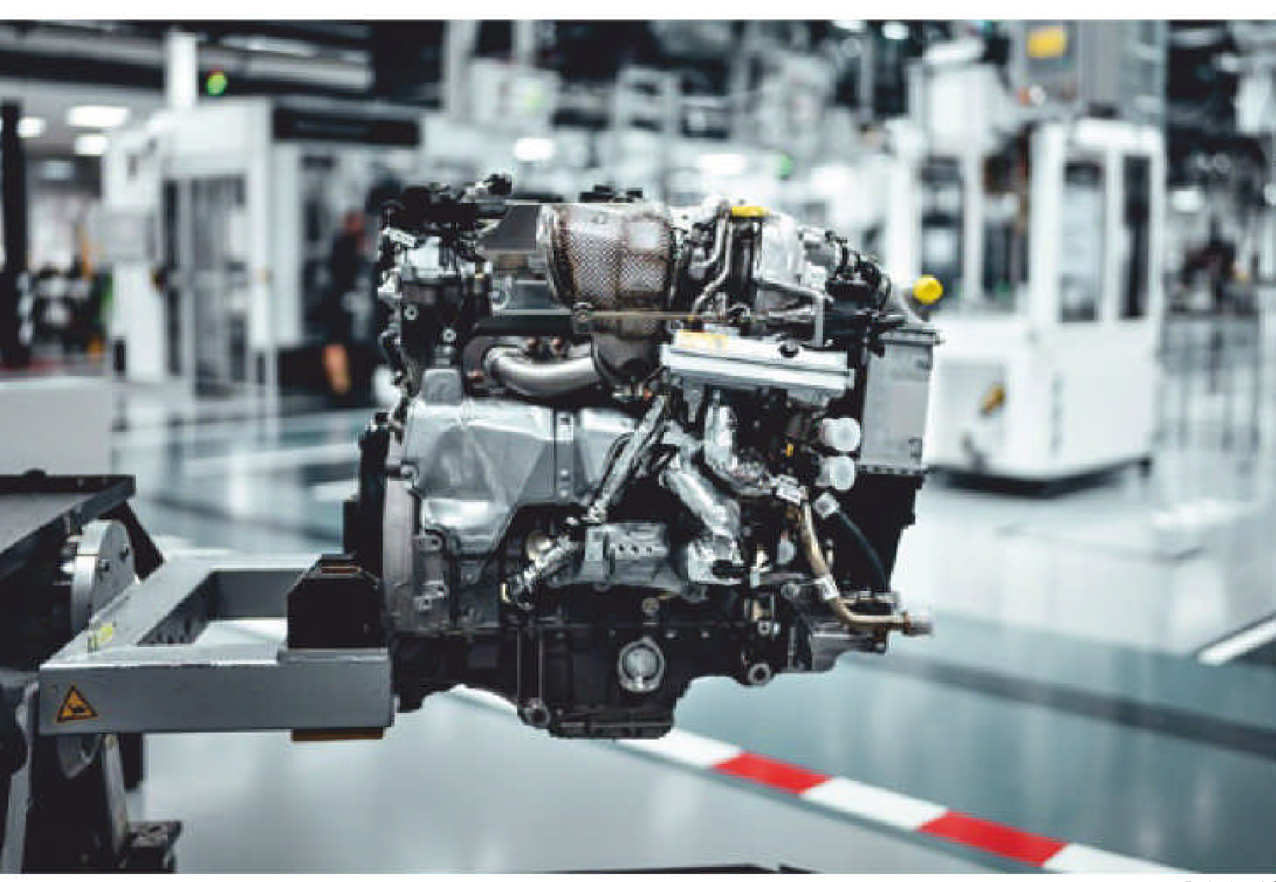
ふたつのMGUのうち片方がなくなれば開発が楽になるうえにコストも低減できる



Daimler AG



Daimler AG



Daimler AG

MGU-Hの技術を応用も EEGTによる熱回生はなし

メルセデスはハイブリッド・ハイパーカー、メルセデスAMG ONE（左上）はF1譲りのパワーユニットを搭載を搭載するなど、F1の技術の活用に積極的だ。上がメルセデスが昨年発表したエレクトリック・エキゾースト・ガス・ターボチャージャー（EEGT）のイメージ図。コンプレッサーとタービンに挟まれるようなかたちでモーターが組み込まれている。左に掲載したメルセデスが発表したEEGTを装着したエンジンの写真を見て分かるとおり、極めてコンパクトにまとまっている。MGU-Hの技術を応用したものではあるが、このデバイスの役割はエンジンのレスポンスを高めるためのもので、MGU-Hのように熱エネルギーを回生する機能は持っていない。

だから、新規定では廃止する方向になびいているのだろう。新たなマニュファクチャラーを呼び寄せるためにも。

メルセデスAMGは20年6月、エレクトリック・エキゾースト・ガス・ターボチャージャー（EEGT）を「次の世代のメルセデスAMG」に適用すると発表し、「開発の最終段階にある」とつけ加えた。コンプレッサーとタービンのあいだにモーターを挟む構成で、構成要素とレイアウトはメルセデスのPUと同じだ（ホンダとも同じ）。原理的にはF1のMGU・Hと同様に熱エネルギーを回生することも可能なはずだが、発表された資料に言及はない。排気が少ない、あるいはなくても、モーターを駆動してコンプレッサーを高速回転させ、瞬時に過給圧を高めてドライバーが要求する力を発生させるコンセプトだ。EEGTの発表から1年半が経過しようとしているが、続報は届いていない。

MGU・Hの魅力は、MGU・Kとは異なる「これまで捨てていた」エネルギーに着目した点だ。ただし、高速道路を一定速で走る際など、熱エネルギーが余る領域はそれほど多くないのが実状。高速を一定速で走り続けるシーンが苦手な運動エネルギー回生の弱点を補完する役割が期待できるが、費やす労力に対して得られる利益は少ないと判断されているのだろう。それに、モータースポーツも量産車も、エンジンとモーターを組み合わせる運動エネルギー回生を含む〝電動化〟の技術開発で手一杯。勇気を持って新技術に手を出す余力はないのが実状だろう。

優しい直線番長

新しいけど古いカテゴリー GT2とは何なのか?

2021年、欧州でGT2向けのシリーズが発足
GT3とGT4のギャップを埋めるべく
誕生した新たなカテゴリーであるGT2は
近い将来、日本にも本格上陸する可能性がある
今回は車種とその〝ポテンシャル〟を整理する

Text：サム・コリンズ（Sam Collins）
Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：AUDI AG／Brabham／Ferrari／GT2 European Series
SRO Motorsports Group

AUDI R8 LMS GT2

アウディはGT2カテゴリー専用のマシンを最初に製作したマニュファクチャラーとなった。このR8 LMS GT2を購入している層は、実際にGT2のレースに活用するためではなく、所有欲を満たすために買う者が多いという状況ではあるが、売上はさらに伸びることが予想される。29ページに主要なスペックをまとめているが、このマシンはこれまでにアウディが作ったカスタマーレーシングカーでもっともパワフルなものになっている。

AUDI AG





GT2 European Series

PORSCHE 911 GT2 RS CLUBSPORT

ポルシェは2018年、アメリカで新しいGT2クラブスポーツを発表した。これは現行のロードカーを大幅にモディファイしたものだ。見た目の違いとして目を引くのは想像以上に大きいリヤウイングだが、当然ながらサーキット走行を念頭に設計されており、新たなフロントブレーキダクトや安全装備が追加されている。エンジンは水平対向6気筒ツインターボ、トランスミッションはパドルシフト付きの7速PDKギヤボックスだ。

日本で走る日も遠くない?

GT2

KTM X-BOW GT2

KTMは二輪では世界的に有名なブランドだが、四輪の国際的なレースシーンではニューカマーだ。フルカーボンファイバーのモノコックはダラーラのF3シャシーのデザインをベースにしている。また、エンジンはアウディ製の2.5ℓ5気筒ターボエンジンを積み600馬力を発生。コンパクトで独創的なクロスボウだが、レースで走らせたいと思うジェントルマンドライバーには、やや扱いにくいマシンかもしれない。

FERRARI 488 CHALLENGE EVO

このマシンはほかのメーカーのマシンと競い合うことを想定して作られたものではなく、フェラーリが開催しているワンメイクシリーズ向けに開発されたものだ。GT2のシステムが持つ利点のひとつとして、マシンを大幅にモディファイすることができるという点が挙げられ、空力的にもいろいろと変更することが可能になっている。エンジンは3.9ℓV8ターボを搭載し、最高出力670馬力を発揮する。

GT2 European Series



GT2 European Series





Brabham



GT2 European Series

BRABHAM BT62 GT2

新たなスタートを切ったブラバムは、近年サーキット用に非常に魅力的なGTスタイルのマシンを製作している一方で、ロードカーは作ったことがない。そのため、FIA公認のイベントにはエントリーできないが、GT2カテゴリーにはそのような制限は設けられていないので参戦可能だ。BT62は乾燥重量で1000kgを切るという軽量なボディに、最高出力710馬力を発生する5.4ℓV8エンジンを搭載するモンスターマシンに仕上がっている。

LAMBORGHINI HURACAN SUPER TROFEO EVO

ランボルギーニは世界各国でウラカンを使用したワンメイクレース『スーパートロフェオ』を開催しており、このマシンは同シリーズ向けに設計されたものだ。ランボルギーニは、まさにラテルが取り込みたいと思っているタイプのブランドであり、クルマである。GT2バージョンはワンメイクカップカーをモディファイしたもので、来シーズン以降もGT2ヨーロピアン・シリーズでの活躍が期待されている。

モータースポーツのプロモーター組織SROを立ち上げた際、ステファン・ラテルの真の狙いは〝スーパーカーで楽しく競い合えるようなレースシリーズを裕福な友人たちに提供する〟ことだった。こうしたアプローチによって、ラテルはいくつも選手権やクラスを作り、数々の成功を収めてきたが、のちにそれが自らの首を締めることになった。

その例がFIA GT1であり、最近ではFIA GT3が新たな被害者になろうとしている。これに対処するため、SROはGTレースの新たなクラスを立ち上げ、かつて一世を風靡した「GT2」という名前を復活させた。GTレースの新たなクラスと言いつつ、その理念は決して新しいものではなく、じつはとても古い。

最近ラテルとSROが立ち上げたあらゆるクラスの核となる理念はどれも同じだ。高性能スポーツカーを対象に

しているが、技術的なレギュレーションは存在しないに等しい。従来のモータースポーツのように詳細な技術規定を設けるのではなく、仕様にとらわれることなく似たような多くのマシンが競い合う場を作ろうと考えたのだ。どのマシンも同等のペースで走れるようにするために、ラテルは元ロータスF1のテクニカルディレクター、ピーター・ライトらと協力して、各車をイコールコンディションにするような新たな仕組みを考えた。いわゆるバランス・オブ・パフォーマンス（BoP）、つまり性能調整である。エアリストリクターとバラストを使用して、各シリーズで競い合うすべてのマシンのパフォーマンスレベルがほぼ均一になるようにする手法を採ったのだ。

　BoPを初めて採用したカテゴリーはGT3だった。もともとGT3はワンメイクレースで使われていたマシンを所有する裕福なアマチュアドライバーが、型落ちのマシンでレースをするためのクラスだった。ポルシェやフェラーリでのワンメイクレースで使われていたようなマシンが対象だ。この試みは最初はうまくいっていたのだが、GT3の可能性に気づいた主要メーカーの多くは、すぐさまGT3レース専用マシンを作り始めた。

　そして数年のあいだにGT3は大成功を収め、アウディ、ポルシェ、フェラーリなどは、文字どおり何百台ものマシンを多くのカスタマーチームに販売。今日では本格的なサーキットがあるほとんどの国で、GT3によるレースが開催されている。この人気とホモ

プロしか勝てなくなったGT3の代わりに アマチュアに提示された選択肢がGT2



ロゲーションによる低コスト化により、GT3はメーカーにとって非常に魅力的なシリーズになった。

そして、メーカーは単に多くのクルマを販売するだけでは飽き足らず、スパ24時間や鈴鹿10時間、ニュルブルクリンク24時間といったメジャーなレースでの優勝を目指すようになった。いつの間にかワークスチームがGT3レースに参戦するようになり、GT3マシンはもともと想定していた裕福なアマチュアではなく、プロドライバーを想定して作られるようになっていった。そうなると、マシンは空力的にセンシティブになり、扱いにくくなったため、ほどなくしてGT3クラスでアマチュアドライバーが上位でレースをするのは難しくなった。ワークスチームがレースを支配するようになり、アマチュア勢が優勝することもほとんどなくなってしまった。ラテルによると、こうした状況を打破するために作られたのが、新たなGT2だという。

GT3よりも安くてパワフル

GT4はGT3よりもパワーと価格を抑えたカテゴリーで、普及するのに何年もかかったが、GT3のプロ化が進んだ結果、GT4の人気は高まりつつある。

ところが、ラテルとSROが作りたかったのは、裕福なアマチュアドライバーに限定したクラス。メーカーチームに邪魔されることなく、アマチュアドライバーが再び本物のスーパーカーでレースができる舞台だった。GT4はたしかに成功を収めたが、このクラスで使われているマシンはSROや顧客が強く望んでいたような"セレブのイメージ"にそぐわない。また、いまやGT3やGT4にはFIAが介入しすぎていて、SROは蚊帳の外という状況になっている。

GT2は明確にアマチュアドライバーを対象にしたもので、GT2マシンはGT3やGT4よりもパワーがあるため、GT2という名前はあながち間違っていない。とはいえ、マシンはシンプルな構造なので、コストは低く抑えられており、扱いやすく、スピードも出る。

新しいGT2はかつてル・マンで活躍した名高いクラスと同じ名前だ。しかし、共通している部分は名前だけだ。この新カテゴリーは、GT3とGT4の価格と性能のギャップを埋めることを目的としている。

GT2マシンはGT3ほど複雑ではないが、パワーは格段に大きい。この違いがシリーズのコンセプトの核になっている。ラップタイムを縮めるのに空力に頼る必要がないのだ。実際、ストレートではGT2マシンのほうがGT3よりも速いが、コーナーではずっと遅く、許容範囲が広い。言い換える

AUDI AG



AUDI AG



アウディR8で見る GT2/GT3/GT4の位置づけ

左下の表は、アウディR8のロードカー（V8 Performance Coupe）と、レーシングバージョン（GT2、GT3、GT4）のおもなスペックと価格をまとめたもの。R8のレーシングカーの特徴としては、エンジンを含めた車体の大部分を市販車から引き継いでいることにあるが、出力という観点ではGT3とGT4がパワーダウンしている一方で、GT2は逆にパワーアップを果たしている。また、GT3（左）のトランスミッションは油圧式の6速シーケンシャルになっているが、GT2はGT4（右）と同様、ロードカーの7速Sトロニックを使用している。GT2はパワーウエイトレシオ的にも価格的にも、GT3とGT4のあいだの大きなギャップを埋める位置に存在する。



Ferrari

アウディR8 各バージョンにおける性能および価格差

	AUDI R8 LMS GT2	AUDI R8 LMS GT3	AUDI R8 LMS GT4	AUDI R8 V10 PERFORMANCE COUPE
寸法 全長 幅 全高	4568mm 1995mm 1280mm	4599mm 1997mm 1171mm	4496mm 1994mm 1240mm	4429mm 1940mm 1236mm
エンジン形式	V型10気筒 自然吸気	V型10気筒 自然吸気	V型10気筒 自然吸気	V型10気筒 自然吸気
最高出力	640 hp	最大585 hp	最大495 hp	620 hp
最大トルク	550 Nm以上	550 Nm以上	550 Nm以上	580 Nm
駆動方式	後輪駆動	後輪駆動	後輪駆動	quattro permanent all-wheel drive
トランスミッション	7速ダブルクラッチSトロニック パドルシフト	6速シーケンシャル パドルシフト	7速ダブルクラッチSトロニック パドルシフト	7速ダブルクラッチSトロニック パドルシフト
車重	1350 kg	1235 kg	1460 kg	1595 kg
価格	33万8000ユーロ	42万9000ユーロ	19万8000ユーロ	14万8700ユーロ

GT2ヨーロピアンシリーズ 2022年シーズン開催日程

GT2ヨーロピアン・シリーズは、エントリーできるのは基本的にアマチュアドライバーだけの『GTスポーツクラブ』を前身としている。右は同シリーズの2022年シーズンの開催日程。来季は全6戦に増える（今季は5戦）ほか、GTワールドチャレンジ・ヨーロッパのサポートレースとなるラウンドもあり、GT2の露出は増える方向にある。

RD.	DATE	CIRCUIT
1	5月1～3日	イモラ（イタリア）
2	5月20～22日	レッドブルリンク（オーストリア）
3	7月2～3日	ミサノ（イタリア）
4	7月22～24日	スパ・スピードウイーク（ベルギー）
5	9月17～18日	バレンシア（スペイン）
6	10月15～16日	ポールリカール（フランス）



今年春にはGT2（中央列）、GT3（左列）、GT4（右列）が勢ぞろいした写真が撮られた。GT2カテゴリーに参入しているのは現状で6マニュファクチャラーのみと、まだやや少なめだが、GT4にはない"パワー"と"スピード"という武器を活かし、今後はもっと需要と車種を増やしていくかもしれない。

近い将来、身近なサーキットで GT2がレースをしてもおかしくない

日本で走る日も遠くない?

優しい番長 GT2

と、GT2マシンは速いうえに、操りやすいのだ。

ラテルは何年も前に提案していたものの、SROにとってGT2を導入するのは難しかった。もっとも大きな問題のひとつは、GT3マシンであふれかえっている市場にGT2マシンを投入することだった。だが、GT2にはGT3よりもドライブしやすく、パワフルだという武器がある。これを証明できるのは、この選手権を生み出したラテル本人だ。

「GT3よりもダウンフォースが少ないと感じるだろう。グリップは強いが、GT3ほどのダウンフォースはない。この違いからラップタイムに大きな差が生じる」とラテルは解説する。

「私にとって、GT2はそれほど危ないと感じることなく、遊び心があるとても楽しいマシンだ。なかなか面白い。このコンセプトは、電子制御に頼らずパワーで勝負したかつてのGTマシンに近いと思う」

〝シリーズの生み親〟の経験と保証とは裏腹に、グリッドを埋めるのは大変なことだ。GT2ヨーロピアン・シリーズの発足は当初2020年を予定していたが、パンデミックの影響により本格的に始動したのは今年になってからだった。だが、グリッドの規模は決して大きくないものの、27人のドライバーがポイントを獲得するなど、それなりの成果を出している。

ラテルはGT2の未来を楽観

より重要なポイントは、このシリーズがSROのルーツに立ち帰り、メーカー謹製のGT2マシンだけでなく、カップカーにもレースシリーズにも門戸を開いていることだ。

これまで6タイプのマシンがGT2でしのぎを削っている。いくつかはこのシリーズ専用にデザインされたものだが、将来的に活用することを見据えた資産としての役割を持っているものもある。

2021年のGT2ヨーロピアン・シリーズには、メーカーの支援を受けずに、フェラーリ、ポルシェ、ランボルギーニのマシンが参戦した。その一方で、すでにGT2専用に作られたマシンもありアウディ、KTM、そして生まれ変わったブラバムなどのブランドもエントリー。ポルシェやアウディなどの支援を受けて、このシリーズの正当性が増したように感じられるが、そこにブラバムが加わるとその魅力は倍増したと言えそうだ。

それ以外にもGT2に関心を寄せていたメーカーがあったが、パンデミックの影響で計画に遅れが生じていた。

SRO Motorsport Group



マクラーレンとメルセデスはともにGT2マシンの製作を検討していると思われる。厳しい状況にありながら、ラテルはいつもと変わらず、新たなクラスの将来を楽観的にとらえている。

「当初考えていたよりも道のりは険しいが、真に可能性を秘めたカテゴリーであると証明することはできた。自分でドライブしてみて、ジェントルマンドライバーにとって理想的なコンセプトで、費用対効果に優れていると実感できた。このようなマシンとジェントルマンドライバーに特化したシリーズを作るのは重要なことだった。今後の成長を願っているし、参戦をうながすために、新たなメーカーと話をしているところだ。2007年にGT4を立ち上げ、本当に成功に至ったと言えたのは2016年だったというのは、記憶に新しい。GT2はそこまで時間がかからないよう願っているが、焦ってはならないと思っている」と、ラテルは語った。

GT2がGT4やGT3と同じ道をたどっていると言えるようになるまでには、まだ多くの課題が山積している。とはいえ、GT3が登場したとき、モータースポーツ界の多くの人々が懐疑的だったものだが、すぐに世界規模の主要なGTレースクラスになった。

よりパワフルで個性豊かなマシンが参戦することで、明らかにGT2はいくつかのメジャーなレースシリーズには無視できない存在になるに違いない。したがって、いつ、身近な場所でGT2レースが開催されるようになってもおかしくない。

最終戦まで大激戦の今シーズン 各クラスの王者がついに決定

21年目のシーズンを迎えたポルシェカレラカップジャパンは、３クラス制が導入されて各クラスとも最後まで接戦が続いた



２０００年にスタートしたワンメイクレースの最高峰「ポルシェカレラカップジャパン（ＰＣＣＪ）」。21年目のシーズンを迎えた今年は、「プロクラス」「プロアマクラス」「アマクラス」の３クラスに区分され、全11戦にわたって熱き戦いが繰り広げられた。

プロクラスは、昨年ＰＣＣＪ３度目の王者に輝いた近藤翼、２度の王座獲得経験を持つ小河諒、４年連続ランキング２位の上村優太、ポルシェジャパンジュニアドライバーの大草りきの４人がレベルの高い戦いを展開。ポイント争いも僅差で、最終戦となった10月31日の第11戦鈴鹿はトップの近藤が１８８点、２位の小河が１８４点と４点差で迎えた。共に４勝と勝利数では並ぶが、最終戦での近藤は予選から速さを見せつけて２分３秒７９６のコースレコードでポールポジションを獲得。決勝でライバルの小河は３番手から逆転王者を狙うが、ペースは思ったように上がらず、近藤がトップチェッカーを受けて２０２１年のシリーズチャンピオンを獲得。これで近藤はＰＣＣＪ史上最多の４度目の王座戴冠となった。

プロアマクラスは、昨年初代クラスチャンピオンに輝いた内山清士が、シーズン７勝で２年連続の王座獲得を成し遂げた。一方のアマクラスは、今シーズンＰＣＣＪ初参戦ながら４勝をマークしたＭａｓａ ＴＡＧＡがチャンピオンを獲得した。

なお、タイプ９９１第２世代によるＰＣＣＪは今回が最後のレースとなり、来シーズンからはタイプ９９２の新型カップカーが導入される。

2021 PCCJ DRIVERS VOICE

Pro CLASS

91 大草りき PORSCHE JAPAN — 4th 144

シーズンを通じて、自分のドライビングレベルや引き出しの少なさなど、課題を見つけられました。この経験を今後のレースに活かしていきたいと思います。




31 上村優太 PORSCHE CENTER OKAZAKI — 3rd 182

開幕戦優勝と良いスタートを切れましたが、シーズン途中のペナルティが痛かったですね。試練の多いPCCJですが、本当に色々なことを学べています。




60 小河諒 BINGO RACING — 2nd 200

今年はポイントを落とさずに、シーズンを通じて悔いなく戦えました。近藤選手と最後までチャンピオン争いを繰り広げましたが、残念ながら一歩届きませんでした。




24 近藤翼 NK Racing — 1st 208

今年は11戦中5勝をマークでき、小河選手、上村選手といいバトルができました。緊張感あるレースが多かったですが、4度目のタイトルも獲得できて良かったです。




ProAm CLASS

77 浜崎 大 GR-Racing — 3rd 184

全戦完走できたので自分では80点だと思っていますが、シーズンを通じて楽しめました。来年も他の参加者と一緒に、レースを楽しめたらいいなと思っています。




98 IKARI Bionic Jack Racing — 2nd 186

今年もあと一歩王者には届きませんでしたが、シーズンを通じて楽しめて良い1年だったと思います。ポルシェを安全に速く走らせるのは本当に難しいです。




25 内山清士 NK RACING — 1st 192

最終戦はチャンピオン獲得のために完走を目標に走りました。結果、2年連続で近藤選手とのダブルチャンピオン、チームタイトルを獲得できてうれしいです。




Am CLASS

23 滝澤智幸 911Service — 3rd 154

アマクラスで表彰台に何回か乗ることができ、コンスタントにポイントを獲得できたので嬉しかったです。この調子で、ニューマシンになる来シーズンも頑張ります。




62 Kuma CREF Motor Sport — 2nd 172

素晴らしい緊張感のなか、レベルの高い人達と一緒に走れて、とても勉強になりました。自分のドライビングスキルを高めることができた1年だったと思います。




84 Masa TAGA CREF Motor Sport — 1st 190

自分の成長を感じられた1年だったと思います。初参戦でチャンピオンを獲得できて良かったですが、最終戦の鈴鹿で優勝を逃してしまったのが悔しいですね。




36 Sky Chen SKY MOTORSPORTS — 5th 76

今年は仕事の都合で全戦出場を果たせませんでしたが、5戦中3勝を挙げられました。久しぶりのレースとなった最終戦で優勝できたのはうれしいです。




15 神取彦一郎 GRENA Racing — 4th 120

今年はメンテナンスガレージが変わったなか、1回優勝することができて良かったと思います。でも、最後の3戦に参戦できなかったことが悔やまれますね。




プロクラス ポイントランキング

Pos	No.	Driver	Pts
1	24	近藤翼	208
2	60	小河諒	200
3	31	上村優太	182
4	91	大草りき	144

プロアマクラス ポイントランキング

Pos	No.	Driver	Pts
1	25	内山清士	192
2	98	IKARI	186
3	77	浜崎大	184
4	47	TAD JUNJUN	30
5	32	akiratea	14
6	99	GO MAX	12

アマクラス ポイントランキング

Pos	No.	Driver	Pts
1	84	Masa TAGA	190
2	62	Kuma	172
3	23	滝澤智幸	154
4	15	神取彦一郎	120
5	36	Sky Chen	76

チームランキング

Pos	Team	Pts
1	NK Racing	325
2	Cref Motor Sport	138

※全11戦終了時点


シーズン表彰式では、ポルシェジャパンのミヒャエル・キルシュ社長からトロフィーが授与された。プロクラスを制した近藤が、今シーズンのシリーズチャンピオンとなる。


最終戦に参戦したドライバーとスタッフ。今年もコロナ禍のため日程変更もあったが、主催者側と参戦チーム、ドライバーが協力し合い感染対策を施して全11戦を開催した。


チームタイトルは、プロクラスとプロアマクラスのダブルドライバーズチャンピオンを獲得したNK Racingが手中にした。チームワークは抜群で、2年連続で3冠を成し遂げた。


最終戦はウエット路面での戦いとなったが、ポールポジションの近藤は落ち着いたレース運びでポール・トゥ・ウインを決め、今シーズン5勝目をマークした。


予選3番手の小河はスタートで出遅れ、レース前半は大草とバトルを展開。シーズンを通じて成長著しい大草は小河のプッシュをうまくしのいでいた。


シーズンを通じてトップ争いを繰り広げ、最終戦までもつれ込んだチャンピオン対決は近藤に軍配が上がった。ゴール後、近藤と小河は熱い握手を交わした。


プロアマクラスは、ランキングトップの内山が最終戦でも安定した走りを見せて3位でフィニッシュ。これにより2年連続のクラスチャンピオンが決まった。


今年PCCJ初参戦のMasa TAGAは、アマクラスでシーズン4勝をマークするなど速さを見せて、見事に1年目でクラスチャンピオン獲得を成し遂げた。

ROUND11 SUZUKA

10月31日（日） 曇り・ウエット ●ベストラップ：24 近藤翼 2'20''494（2/10）

Pos	No.	Class-Pos	Driver	Car Name	Lap	Time
1	24	P-1	近藤翼	NIHON KIZAI PORSCHE	10	23'40''538
2	31	P-2	上村優太	Porsche Center Okazaki	10	23'42''620
3	60	P-3	小河諒	SHOWA AUTO with BINGO RACING	10	23'54''971
4	91	P-4	大草りき	Porsche Japan Junior Programme	10	23'57''581
5	98	PA-1	IKARI	BJR PORSCHE	10	24'08''853
6	77	PA-2	浜崎大	GR-Racing VENTILER	10	24'21''390
7	25	PA-3	内山清士	NIHON KIZAI PORSCHE	10	24'27''827
8	32	PA-4	akiratea	GOOD DAY RACING	10	24'49''713
9	99	PA-5	GO MAX	たかのこの湯 PORSCHE	10	24'53''082
10	36	A-1	Sky Chen	SKY MOTORSPORTS	10	25'01''172
11	84	A-2	Masa TAGA	GIRODISC・CREF Motorsport CUP	10	25'18''116
12	23	A-3	滝澤智幸	Fach Auto Tech GT3Cup	10	25'20''797
13	62	A-4	Kuma	SHIROKUMA RACING with CREF	10	25'23''828

P=Proクラス、PA=ProAmクラス、A=Amクラス

ROUND10 SUZUKA

9月12日（日） 曇り・ウエット ●ベストラップ：24 近藤翼 2'23''312（2/10）

Pos	No.	Class-Pos	Driver	Car Name	Lap	Time
1	24	P-1	近藤翼	NIHON KIZAI PORSCHE	10	24'11''273
2	60	P-2	小河諒	SHOWA AUTO with BINGO RACING	10	24'17''540
3	31	P-3	上村優太	Porsche Center Okazaki	10	24'17''782
4	91	P-4	大草りき	Porsche Japan Junior Programme	10	24'40''323
5	25	PA-1	内山清士	NIHON KIZAI PORSCHE	10	24'47''034
6	98	PA-2	IKARI	BJR PORSCHE	10	24'48''073
7	77	PA-3	浜崎大	GR-Racing VENTILER	10	24'48''641
8	84	A-1	Masa TAGA	GIRODISC・CREF Motorsport CUP	10	24'58''565
9	23	A-2	滝澤智幸	Fach Auto Tech GT3Cup	10	25'21''843
10	62	A-3	Kuma	SHIROKUMA RACING with CREF	10	25'22''431

P=Proクラス、PA=ProAmクラス、A=Amクラス

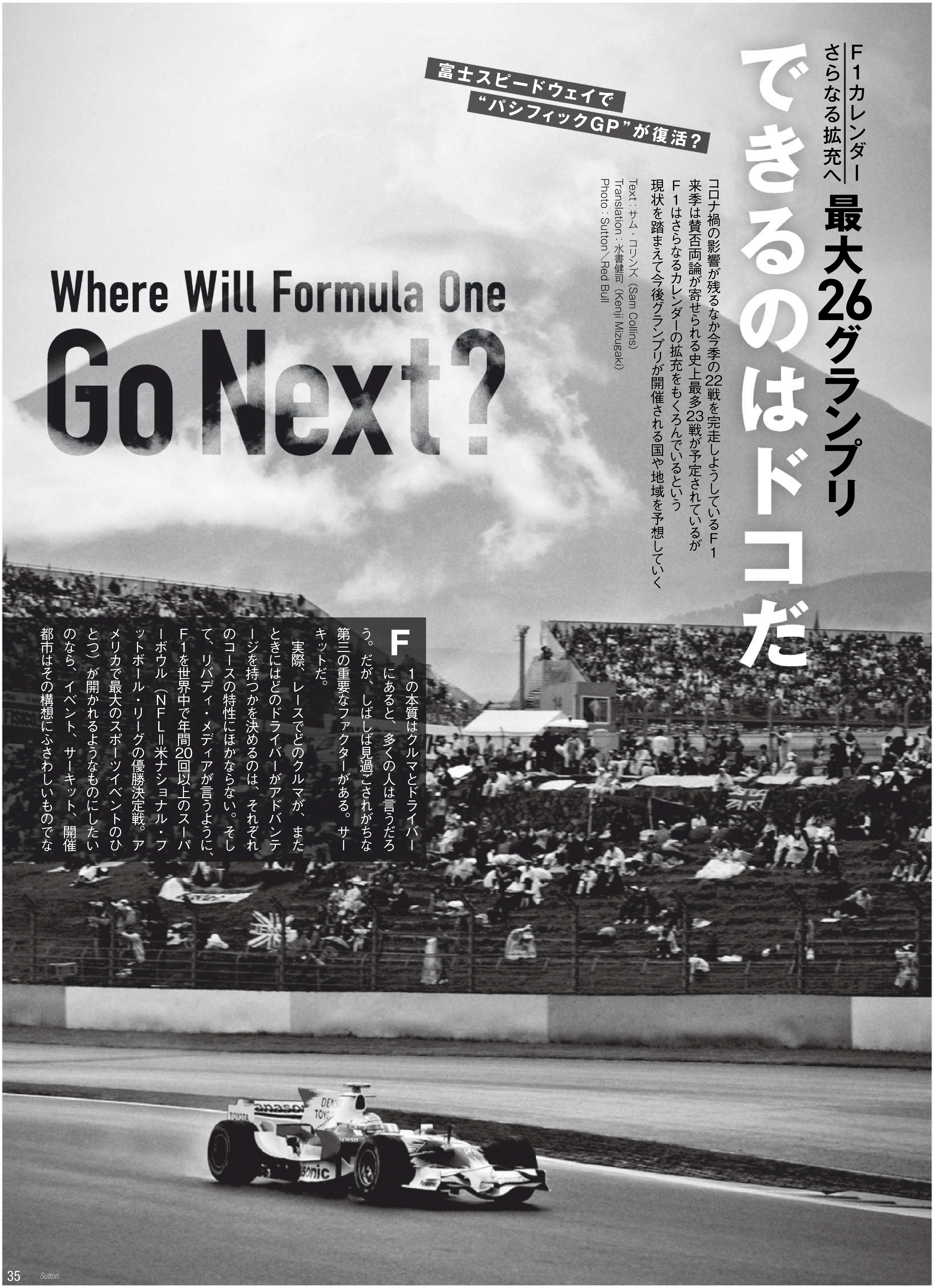
ROUND9 SUZUKA

9月11日（土） 曇り・ドライ ●ベストラップ：31 上村優太 2'06''246（2/10）

Pos	No.	Class-Pos	Driver	Car Name	Lap	Time
1	31	P-1	上村優太	Porsche Center Okazaki	10	21'15''086
2	24	P-2	近藤翼	NIHON KIZAI PORSCHE	10	21'15''282
3	60	P-3	小河諒	SHOWA AUTO with BINGO RACING	10	21'18''425
4	91	P-4	大草りき	Porsche Japan Junior Programme	10	21'32''048
5	25	PA-1	内山清士	NIHON KIZAI PORSCHE	10	21'39''598
6	98	PA-2	IKARI	BJR PORSCHE	10	21'42''173
7	77	PA-3	浜崎大	GR-Racing VENTILER	10	21'53''799
8	84	A-1	Masa TAGA	GIRODISC・CREF Motorsport CUP	10	22'02''965
9	62	A-2	Kuma	SHIROKUMA RACING with CREF	10	22'41''832
	23	A	滝澤智幸	Fach Auto Tech GT3Cup	6	13'10''200

P=Proクラス、PA=ProAmクラス、A=Amクラス

SAN-EI
CORPORATION



F1カレンダー
さらなる拡充へ

最大26グランプリ できるのはドコだ

富士スピードウェイで
“パシフィックGP”が復活？

コロナ禍の影響が残るなか今季の22戦を完走しようしているF1
来季は賛否両論が寄せられる史上最多23戦が予定されているが
F1はさらなるカレンダーの拡充をもくろんでいるという
現状を踏まえて今後グランプリが開催される国や地域を予想していく

Text：サム・コリンズ（Sam Collins）
Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）
Photo：Sutton／Red Bull

Where Will Formula One Go Next?

F1の本質はクルマとドライバーにあると、多くの人は言うだろう。だが、しばしば見過ごされがちな第三の重要なファクターがある。サーキットだ。

実際、レースでどのクルマが、またときにはどのドライバーがアドバンテージを持つかを決めるのは、それぞれのコースの特性にほかならない。そして、リバディ・メディアが言うように、F1を世界中で年間20回以上のスーパーボウル（NFL＝米ナショナル・フットボール・リーグの優勝決定戦。アメリカで最大のスポーツイベントのひとつ）が開かれるようなものにしたいのなら、イベント、サーキット、開催都市はその構想にふさわしいものでな

Sutton

ければならない。
　２０２２年のＦ１カレンダーは全23戦にまで拡大された。そして、いずれは25戦、あるいは26戦になるかもしれないとの見方もある。しかし、そうなると誰もが同じ疑問を抱くのではないだろうか。つまり、それほどの数のレースを行なう場所が本当にあるのか、スーパーボウル級のイベントに見合う開催地を25、26カ所もそろえられるのか、という疑問だ。

　現在も続いているパンデミックの影響で、ここ2シーズンのカレンダーには、近年のレギュラー開催地以外のサーキットがいくつか加わった。今年はカタールのロサイルがＦ１デビューを果たし（そして、いずれは同国内の新設サーキットに開催地を移すらしい）、ポルトガルのアルガルべは昨年ようやく念願のＦ１初開催に漕ぎつけて、今年もポルトガルＧＰの舞台となった。このサーキットは当初からＦ１の招致を目的として建設されながらも、なかなかその体制を整えることができずにいたが、昨年パンデミックで中止となったレースの代替開催地のひとつに選ばれたのだ。ムジェロが20年の日程に組み込まれたのも、同じ理由によるものだった。

　イモラ、ニュルブルクリンク、イスタンブール・パークも昨年のカレンダーで復活した。そして、ニュルブルクリンク以外のふたつのサーキットでは、やはり中止されたイベントの穴埋めのため、今年もレースが開催された。またイモラは、アメリカ（マイアミ）やサウジアラビア（12月に初開催を迎える予定のジェッダの市街地コース）といった新規イベントと並んで、22年もその枠を維持している。今年はザントフォールトも待ち望んでいたカレンダー復帰を成就させ、レースは退屈だったものの、イベントとしては大成功を収めた。

F1 2022年シーズンカレンダー

ラウンド	決勝日	グランプリ名	開催地
1	3月20日	バーレーンGP	サヒール
2	3月27日	サウジアラビアGP	ジェッダ
3	4月10日	オーストラリアGP	メルボルン
4	4月24日	エミリア・ロマーニャGP	イモラ
5	5月8日	マイアミGP	マイアミ
6	5月22日	スペインGP	バルセロナ
7	5月29日	モナコGP	モナコ
8	6月12日	アゼルバイジャンGP	バクー
9	6月19日	カナダGP	モントリオール
10	7月3日	イギリスGP	シルバーストン
11	7月10日	オーストリアGP	シュピールベルク
12	7月24日	フランスGP	ル・カステレ
13	7月31日	ハンガリーGP	ブダペスト
14	8月28日	ベルギーGP	スパ
15	9月4日	オランダGP	ザントフォールト
16	9月11日	イタリアGP	モンツァ
17	9月25日	ロシアGP	ソチ
18	10月2日	シンガポールGP	シンガポール
19	10月9日	日本GP	鈴鹿
20	10月23日	アメリカGP	オースティン
21	10月30日	メキシコGP	メキシコシティ
22	11月13日	ブラジルGP	サンパウロ
23	11月20日	アブダビGP	アブダビ



Where Will Formula One
Go Next?

だが、今後も一部のレースが中止されるおそれは依然としてあり、そうしたなかでカレンダーの拡大をもくろむF1は、世界中でグランプリ開催が可能なすべてのサーキットに目を向けている。対象となるのは、FIAのグレード1ライセンス（F1と世界耐久選手権戦の開催に必要）を取得しているか、あるいはアップグレードが可能なコースだ。グレード1の認定を受けるにはさまざまな条件をクリアしなければならず、ライセンスはそう簡単には得られないため、グランプリを開催できるサーキットの数には限りがある。

やりたがっている場所はある

FIAのグレード1サーキットのリストには、かつての常連開催地の名前もいくつかあり、それらは理論的にはいつでもF1カレンダーに復帰できる。たとえば、ホッケンハイムでも再びF1レースを開くことは可能だが、施設の老朽化が進んでいるうえに、現在の所有者はグランプリ招致にあまり熱心ではないようだ。

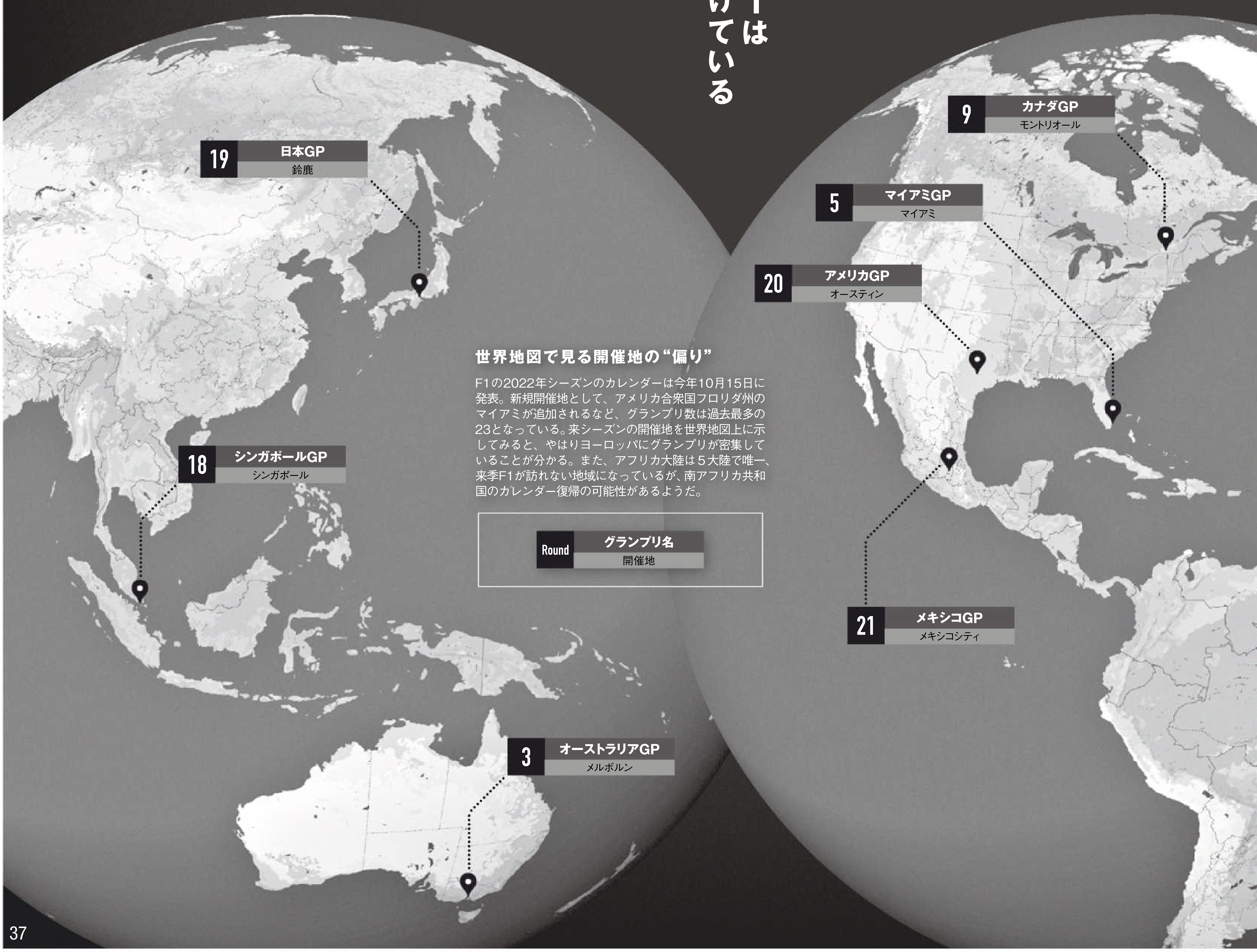
報道によると、また別の旧F1開催地のオーナーは、自分のサーキットで世界選手権レースを行なうことを強く望んでいるという。ロジャー・ペンスキーがインディアナポリスでのグランプリ開催を希望しているのだ。ただ、問題はF1サイドが体面を著しく損なったあの2005年のレースの舞台に戻りたいと思うかどうかだ。また、インディアナポリスの街は、おそらくリバティ・メディアにとって望ましいタイプの開催都市ではないだろう。

とはいえ、F1がアメリカ大陸でのレースを増やしたいと考えているのは明らかで、来シーズンは北米だけで4戦、すなわちオースティンとマイアミという合衆国での2戦に加えてカナダとメキシコのレースが予定されている。そして、合衆国の第3のレースも決してありえないことではなく、すでにFOMの幹部はラスベガス市当局と、近い将来の市街地レース開催について話し合いを持っている。

カレンダー拡充を狙うF1は世界中のコースに目を向けている

南米でも開催地の顔ぶれに変化があるかもしれない。ブラジルGPは、現在のインテルラゴスからリオ・デ・ジャネイロの新設コースに場所を移す予定だった。だが、地元の政治的圧力と、サーキット建設のために森林の伐採が必要になることから、この計画は放棄されたようだ。アルゼンチンでも新サーキットを作るという複数の噂があるが、真偽のほどは定かではない。

オーストラリアでは、グランプリをメルボルンのアルバートパークからシドニーの市街地サーキットに移そうという動きがあり、こちらは地元自治体の支援も得ている。ただし、これは仮に実現するとしても、25年以降のことになるだろう。メルボルンもF1開催を続けたいと考えているのは確かで、アルバートパークはコースレイアウトの一部変更など、相当な規模の改修工



世界地図で見る開催地の"偏り"

F1の2022年シーズンのカレンダーは今年10月15日に発表。新規開催地として、アメリカ合衆国フロリダ州のマイアミが追加されるなど、グランプリ数は過去最多の23となっている。来シーズンの開催地を世界地図上に示してみると、やはりヨーロッパにグランプリが密集していることが分かる。また、アフリカ大陸は5大陸で唯一、来季F1が訪れない地域になっているが、南アフリカ共和国のカレンダー復帰の可能性があるようだ。

事を実施している。
　アジアに目を移すと、一度は20年のカレンダーに載ったベトナムのハノイでのレースも、復活の可能性がないわけではないらしい。しかし、それにはまず同国の政治的問題の解決と、建設工事が止まっている新サーキットの完成が条件になる。また、レッドブルはタイでの開催を望んでいる。かつてスーパーGTも行なわれたチャン・インターナショナル・サーキットは、必要なライセンスを取得した実績があるものの、F1はコースが同国の首都バンコクから遠すぎることを問題視しているという。バンコクでの市街地戦が提案されたこともあるが、これも政治的安定性の欠如が妨げとなって話が進んでいない。
　アジアの旧F1開催地が、再びグランプリレースを迎える可能性もある。昨年、マレーシアのセパンは誰も予想しなかったカレンダー復帰が検討されたし、富士スピードウェイも候補として挙げることができる。御殿場市近郊のこのサーキットが真剣に再度F1カレンダーに加わろうとしているとすれば、トヨタがF1再参戦に関心を示しているという話も、単なる噂にはとどまらないのかもしれない。実際、トヨタが新パワーユニットの技術規則に魅力を感じているのなら、富士でのF1レース開催はありえないことではない。その場合、鈴鹿がカレンダーから外される恐れも生じるが、日本で2戦を行なうことが認められるなら、パシフィックGPの名称を復活させるという手もある。
　韓国の木浦も候補にはなりうるだろう。しかし、約束されていた周辺地域の開発がまったく進んでいないこともあり、F1とチームサイドの関心は薄いようだ。過去にインドGPを開催し



将来のF1カレンダー入り・復帰の可能性がある国・地域まとめ

※サーキットライセンスはいずれも2020年12月15日時点のもの

地域	国	サーキット／開催地／	グレード	開催実績
ヨーロッパ	イギリス	ロンドン（市街地コース）	なし	なし
	フランス	マニクール	1	1991～2008年
	ドイツ	ホッケンハイム	1	1970年以降、過去37回
	スペイン	ヘレス	1	1986年以降、過去7回
	スペイン	モーターランド・アラゴン	1	なし
	ポルトガル	エストリル	1	1984～96年
	ロシア	モスクワ・レースウェイ	1	なし
北米	アメリカ	インディアナポリス・モータースピードウェイ	1	1950年以降、過去19回
	アメリカ	ラスベガス（市街地コース）	なし	なし（1981,82年 ラスベガスGP）
南米	アルゼンチン	詳細不明	なし	ブエノスアイレスは開催実績あり
アジア	日本	富士スピードウェイ	1	1976年以降、過去4回
	マレーシア	セパン・インターナショナル・サーキット	不明	1999～2017年
	韓国	韓国インターナショナル・サーキット	1	2010～13年
	タイ	チャーン・インターナショナル・サーキット	不明	なし
	ベトナム	ハノイ市街地コース	なし	なし（2021年に初開催の予定だった）
	インド	ブッダ・インターナショナル・サーキット	1	2011～13年
	オーストラリア	シドニー（市街地コース）	なし	なし
中東	ドバイ	ドバイ・オートドローム	1	なし
	クウェート	クウェート・モータータウン	1	なし
アフリカ	南アフリカ	キャラミ・グランプリ・サーキット	2	1967年以降、20回

編集部調べ

上にこのページで名前が上がった開催地およびサーキットと、同地における過去のグランプリ開催実績の有無をまとめた。近年、ドイツGPはその年によって開催されたりされなかったりという状況だが、ホッケンハイムはオーナーがF1招致に乗り気ではないものの、現在F1のCEOを務めているステファノ・ドメニカリは同地でのドイツGP開催について協議を行なったことを明らかにしている。南米のアルゼンチンにおいては、ブエノスアイレスで過去にグランプリが開催されていたが、将来的なカレンダー復帰があるかどうかは不透明だ。なお、南アフリカのキャラミは現状でグレード１のすぐ下に当たるグレード２ライセンスを保有している。

FIA グレード1 サーキット一覧 ※2020年12月15日時点

サーキット名	国	ライセンス有効期限
アブダビ・ヤス・マリーナ	アラブ首長国連邦	2022年10月31日
アルバートパーク	オーストラリア	2022年3月24日
アルガルベ	ポルトガル	2022年10月20日
オースティン	アメリカ	2021年11月15日
アウトドローモ・エルマノス・ロドリゲス	メキシコ	2022年12月15日
バーレーン	バーレーン	2022年4月18日
バーレーン-オアシス・サーキット	バーレーン	2022年4月18日
バーレーン-アウター・サーキット	バーレーン	2022年4月18日
バーレーン-パドック・サーキット	バーレーン	2022年4月18日
バーレーン“エンデュランス”	バーレーン	2022年4月18日
バクー	アゼルバイジャン	2022年6月16日
カタロニア	スペイン	2022年2月18日
ドバイ・グランプリ・サーキット	アラブ首長国連邦	2022年11月9日
ドバイ・インターナショナル・サーキット	アラブ首長国連邦	2022年11月9日
エストリル	ポルトガル	2022年8月22日
フィオラノ	イタリア	2021年4月13日
富士スピードウェイ	日本	2023年1月12日
ホッケンハイム・グランプリ	ドイツ	2020年12月21日
ハンガロリンク	ハンガリー	2021年5月22日
イゴラ・ドライブ	ロシア	2021年10月5日
イモラ	イタリア	2021年6月17日
インディアナポリス・グランプリ	アメリカ	2022年5月10日
インテルラゴス	ブラジル	2021年11月12日
イスタンブール・パーク	トルコ	2023年11月12日
ヘレス	スペイン	2021年5月1日
韓国インターナショナル・サーキット	韓国	2023年1月1日
クウェート・モータータウン	クウェート	2022年2月19日
マニクール	フランス	2021年5月15日
モンツァ	イタリア	2022年1月31日
モスクワ・レースウェイ	ロシア	2021年7月3日
モーターランド・アルカニス	スペイン	2021年9月3日
モーターランド・アルカニス-エアロテスト	スペイン	2021年9月3日
モーターランド・アルカニス-FIM	スペイン	2021年9月3日
モーターランド・アルカニス-ロング	スペイン	2021年9月3日
ムジェロ	イタリア	2022年5月8日
ニューデリー	インド	2022年11月18日
ニュルブルクリンク・グランプリ	ドイツ	2022年7月4日
ポールリカール	フランス	2021年7月26日
レッドブルリンク-シュピールベルク	オーストリア	2023年7月2日
シルバーストン・グランプリ	イギリス	2021年7月5日
ソチ	ロシア	2021年8月31日
スパ・フランコルシャン	ベルギー	2023年7月15日
鈴鹿	日本	2022年1月31日
ザントフォールト	オランダ	2023年5月30日

たデリーは、現在もグレード1を維持しており、同国はF1にとって重要な市場のひとつでもある。ただ、インドのカレンダー復帰に関する噂は、いまのところあまり聞こえてこない。

　中東ではドバイ・オートドロームが、いつでもF1レースを開催できる状態にある。とはいえ、世界全体から見れば狭いこの地域には、すでに多数のグランプリが集中しており、さらに数を増やすことには異論も出そうだ。それを良しとするのであれば、ドバイのほかにもクウェート・モータータウンが必要な基準を満たしている。

　アフリカは長らくF1カレンダーからは外れていたが、来るべきポルシェのF1復帰が懐かしいサーキット名の復活につながるかもしれない。14年にキャラミを買収した南アフリカのポルシェのインポーターが、グレード1に適合するための改修工事を行なって、グランプリを開催できるようにする計画を公言しているのだ。

　ヨーロッパでは、F1開催が可能でありながら、カレンダー入りしていないコースはそれほど多くはない。ただ、なぜかスペインにはそうしたサーキットがいくつか存在し、たとえばヘレスもF1が要求するグレード1のライセンスを持っていて、レースを開くことはできる。ただ、現地の経済がひどく疲弊しているため、巨額のグランプリ開催費用を調達するのは難しそうだ。また、モーターランド・アラゴンも必要な認定は取得している。スペインから国境をまたいだポルトガルでは、エストリルも短期間で条件を整えることが可能とされ、実際に2020年にはカレンダー復帰に向けた話し合いが持たれていた。

　ヨーロッパで、これら以外に条件を満たす開催地は、フランスのマニクールとモスクワ・レースウェイしかないが、どちらも近々にカレンダーに加えられる可能性は低い。その一方で、現行のグランプリ開催地のなかでも人気の高いシルバーストンは、侮りがたい挑戦に直面している。ロンドンに新たな市街地サーキットを作るプランが持ち上がっており、すでにフォーミュラEが同じエリアでレースを開催しているのだ。ただ、F1サーキットを含めたより広範囲な再開発計画は、パンデミックの影響もあって進展していないらしい。

　だが、F1が「世界中で多数のスーパーボウル」というアプローチを維持するとすれば、ロンドン以外にも多くの都市が、市街地サーキットを設ける案でカレンダーの枠を狙ってくるかもしれない。実際、横浜、ニューヨーク、サンフランシスコなどをはじめとして、世界の大都市で一度もF1レース招致の話が出ていないところはないと言ってもいいほどだ。

　ともあれ、間違いなく言えるのは、今後もリバティ・メディアがカレンダー拡大の方針を推し進めるなら、F1世界選手権を歓迎するサーキットはまだいくつもあるということだ！

F1を歓迎するサーキットはまだいくつもある！

Where Will Formula One
Go Next?



オランダGPは今季久しぶりに開催された。同国ではマックス・フェルスタッペンの活躍があり、F1人気が急上昇。オランダのようにファンの熱量が高い地域ならF1もグランプリを開催しやすいか。

今季最終戦富士がラストレースに

14年の歴史に幕 R35 GT-RがGT500を引退へ

Text：平野隆治（Ryuji Hirano）
Photo：NISSAN

日産自動車が11月17日、スーパーGT GT500クラスに参戦する車両を2022年から変更すると発表した。これにより、2008年から長年使用してきたR35 GT-Rでの参戦は、11月27〜28日に開催される第８戦富士が最後となる。

スーパーGTには全日本GT選手権（JGTC）時代から参戦し続けてきたニッサン。これまでスカイラインGT-RやフェアレディＺでGT500クラスを戦ってきたが、2007年にR35 GT-Rが発売されると、翌2008年に同車にスイッチした。

その後、GT500クラスではさまざまな車両規定の変更があったが、ニッサン／ニスモは一貫してR35 GT-Rをベース車両として採用してきた。デビューイヤーとなった2008年は９戦中７勝を挙げてこの年のタイトルを獲得。2021年シーズン第７戦もてぎまでに通算113戦で36ポールポジション、41勝を挙げ、2011年、2012年、2014年、2015年と計５回のドライバーチャンピオン、2011年、2012年、2014年、2015年と計４回のチームチャンピオンをもたらした。

今回の発表により、富士で開催される今シーズン最終戦がGT-R NISMO GT500のラストレースになるが、GT-Rが“退役”となるのはGT500クラスのみ。GT300クラスをはじめ世界中にデリバリーされているFIA-GT3仕様のニッサンGT-R NISMO GT3は2022年以降も車両、部品の供給および技術サポートを継続して実施していく。また、市販のニッサンGT-Rは今後も生産、販売する。

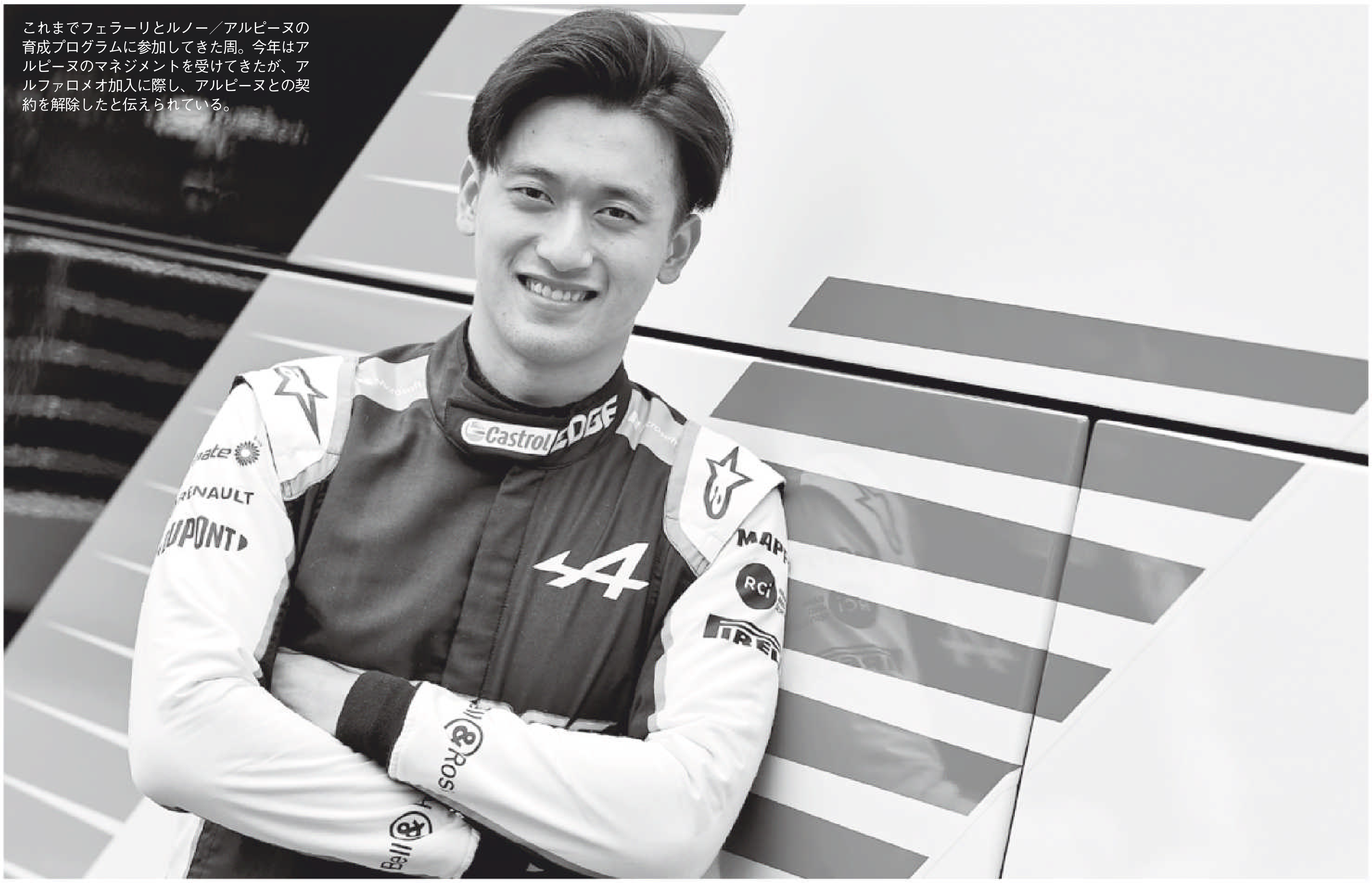
なお、2022年のGT500クラス参戦車両は後日発表される。

ここ数年は劣勢な印象を拭えないGT-R勢だが、８月下旬に開催された今季第３戦鈴鹿ではポディウムを独占。また、第７戦もてぎでもカルソニックが最終盤まで優勝を争うなど光る速さも見せている。





R35 GT-RがGT500クラスにデビューしたのは2008年。今年までの14年間で５度のドライバーズタイトルを獲得した。ライバルと比べてドラッギーなGT-Rだが、ラストレースの富士戦で有終の美を飾れるか。



これまでフェラーリとルノー／アルピーヌの育成プログラムに参加してきた周。今年はアルピーヌのマネジメントを受けてきたが、アルファロメオ加入に際し、アルピーヌとの契約を解除したと伝えられている。

XPB

史上初の中国人F1ドライバーが誕生

アルファロメオ、周冠宇を獲得 ラインアップを一新して2022年へ

Text : autosport web　Photo : LAT ／ XPB

アルファロメオ・レーシング・オーレンは11月16日、２０２２年シーズンに周冠宇を起用すると発表した。これにあわせて、アントニオ・ジョビナッツィが今シーズン限りでチームを離脱することも明らかにしている。

　現在ジョビナッツィとコンビを組んでいる元Ｆ１世界王者キミ・ライコネンも今季限りでの引退をアナウンスしているため、来季のアルファロメオはラインアップを一新し、バルテリ・ボッタス（現メルセデス）と周のふたりで世界選手権を戦うことになった。

　周は中国・上海出身の22歳。２０１５から２０１８年までフェラーリ・ドライバー・アカデミー（ＦＤＡ）に所属していた。２０１５年にイタリアＦ４でランキング２位を獲得すると、２０１６年にＦＩＡ Ｆ３ヨーロピアン選手権にステップアップ。２０１８年まで３シーズンを戦った。翌２０１９年にはＦＩＡ Ｆ２選手権に参戦。また、ルノー・スポール・アカデミー（現在のアルピーヌ・アカデミー）に加入し、同時にルノーＦ１に開発ドライバーとして起用された。チームがアルピーヌにリブランドされた今年も引き続きこの役割を務めており、今季第９戦オーストリアGPではフリー走行1回目に出走した。Ｆ２にも引き続きエントリーしており、第６戦ロシアを終えた段階でランキング２位につけている。

　アルファロメオからのＦ１デビューが決まった周は、Ｆ１ドライバーになる夢が実現したと語り、中国のモータースポーツにとって画期的なことだとコメントを発表した。

「僕は子どものころから、自分が情熱を傾けているスポーツにおいてできるだけ高いところに登りたいと夢見ていた。そしていま、それが実現した。過去に多くの若い才能あるドライバーをＦ１に導いてきた象徴的なチームでＦ１のキャリアをスタートさせることは、僕にとって名誉なことだ。世界レベルの才能を持つバルテリ・ボッタスとともに、僕のスポーツの頂点であるＦ１への計り知れない挑戦の準備が整ったと感じている。この機会を与えてくれたアルファロメオ・レーシング・オーレンに感謝している。来年の目標は、可能な限り多くのことを、可能な限り早く学ぶことだ。Ｆ１において初の中国人ドライバーとなることは、中国のモータースポーツの歴史にとって画期的なことだ。僕に多くの期待がかかっていることは承知しているが、より多くのことを成し遂げるためにもこれまで同様にそれをモチベーションにしていくつもりだ」

周は今季第９戦オーストリアGPのFP1に、フェルナンド・アロンソに代わって出走。このセッションで29周を走破し、エステバン・オコンのおよそコンマ４秒遅れの14番手につけた。



LAT

“市販車の面影”を残すモンスターが登場

GRスープラ、ドラッグレース最高峰に参戦決定

Text : autosport web　Photo : TOYOTA

ドラッグレース界の最高峰NHRA（National Hot Rod Association＝全米ホットロッド協会）参戦に向け、2020年初頭からプログラムの検討を進めていた北米トヨタは、11月12〜14日にアメリカ・カリフォルニア州のポモナ・オートクラブレースウェイで開催された2021年最終戦に合わせて、新型『トヨタGRスープラ・ファニーカー』を初披露した。

北米トヨタは現在NASCARカップシリーズを『カムリ』で戦っているが、それと並行してエックスフィニティ・シリーズには『GRスープラ』を投入している。このたびトヨタのフラッグシップモデルとも言えるGRスープラが走る新たなステージとして、ドラッグレース界の頂点を選んだ動機について、トヨタ・レーシング・ディベロップメント（北米TRD）のエグゼクティブ・エンジニアを務めるアンディ・グレイブスは次のように語っている。

「（北米TRD代表の）ポール・ドレシャル以下、北米トヨタのメンバー全員が、いまこそ『トヨタGRスープラ』を展開して、NHRAのファンにスープラの姿を届ける絶好のタイミングだと感じたんだ」

「ご存じのとおり、すでにGRスープラはエックスフィニティ・シリーズに導入されていて順調な戦果を挙げている。そしてこの新しいスープラのボディスタイルを使用できれば、NHRAにもさらなる興奮をもたらし、本当に素晴らしいクルマになると確信したんだ。我々としても、それを実現できたことを非常に誇りに思っているよ」

新たなカテゴリーに参入する際にボディを設計することは、トヨタやCALTY Design Research（キャルティ／1973年創設のトヨタ自動車による北米デザインスタジオ）のチームにとって不慣れなことではないものの、グレイブスによればNHRA向けに車両を作ることは、NASCAR車両の場合よりも難しかったという。

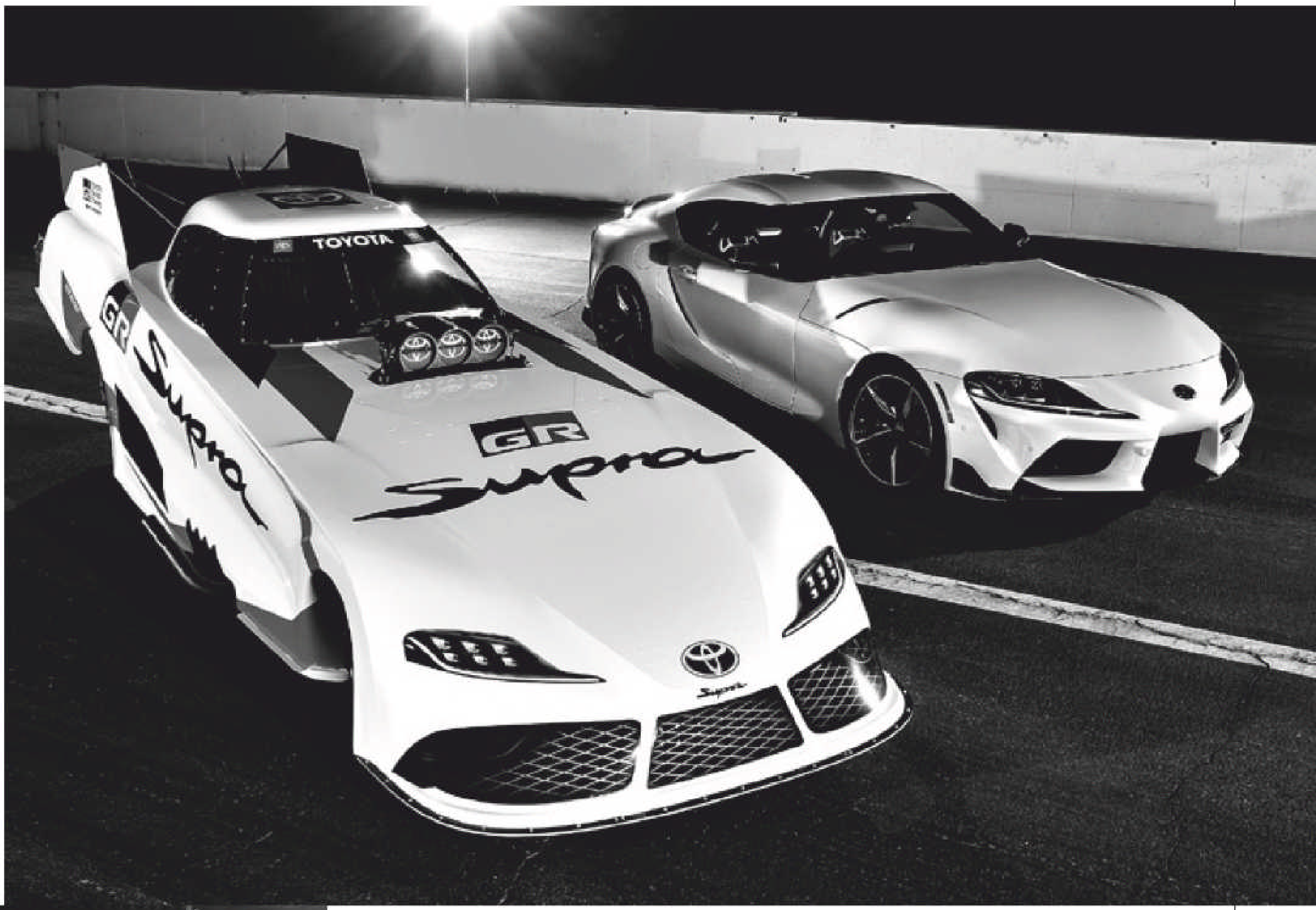
「これに関しては、NHRAのメンバー全員と話し合いを重ねたが、彼らもレースカーにもっと生産車のスタイリング要素を取り入れるべく挑戦したいと考えていた。彼らもその方向に進みたがっていたし、我々としてもイメージ訴求の点でそれを望んでいる」

「しかし、ロードカーに近いタテヨコ比を持つNASCARやトラックシリーズのマシンならまだしも、ファニーカーは幅が広いうえに、とても長大なホイールベースを持っている。我々のトヨタ・スープラ……とくにGRスープラでは、市販車のクォーターパネルとサイドパネルには大きなコブやふくらみがたくさんあり、抑揚の効いた面構成が特徴となっている。それをファニーカーのデッキと車両側面に移植して、マシンが『GRスープラのように見える』ように仕立て上げるには、多くの作業が必要だった」

このデザイン作業を通じて北米トヨタ本社と協業したキャルティは、CFDによる初期のデザイン作業を経て風洞試験を実施。そして、NHRA技術部門が提示した性能要件を満たすよう開発を進めていった。

「それは我々が慣れているよりもはるかに大きな仕事だった。今回の作業では、変更を確認したい内容や領域のパフォーマンス・フィードバックを提供し、変更後でも可能な限り多くのスタイルを維持できるようにした。個人的には、このマシンは今日競合するほかのどのファニーカーよりもはるかに多くのキャラクター要素を持っていると手応えを感じている」

北米トヨタはGRスープラ・ファニーカーのお披露目に際し、このクルマが2022年2月17〜20日に開催される『ルーカスオイルNHRAウインターナショナルズ』で実戦デビューを飾ることもあわせてアナウンス。この初陣でステアリングを握るのは、トップフューエル・ドラッグスターに次ぐファニーカー・クラスの2018年チャンピオンであるJ.R.トッドと、ナショナル選手権勝者であるアレクシス・デジョリアとなっている。





グリルやライトはダミーだが、尖ったノーズを再現するなど“GRスープラっぽさ”は持っているGRスープラ・ファニーカー。ドラッグマシンが走るのは基本的に直線コースだけだが、このクルマを開発するにあたり、安全性向上の一環としてドライバーの視界も重要視。ドライバーのフィードバックをもとに「安全フォームを備えた頭部周辺空間の拡大と、車室温の管理を徹底した」という。

2024年のIMSAで北米の巨人同士が激突?

フォードが本気でマスタングGT3を検討か

Text：autosport web　Photo：Ford

2024年のIMSAウェザーテック・スポーツカー選手権で、北米の巨人同士による因縁の対決が実現する可能性が浮上している。

ゼネラルモーターース（GM）同様、アメリカ・ミシガン州に拠点を置くフォードは、シボレーに対抗してマスタングGT3の開発計画が進行中だと噂されている。“グローバルなGT3クラスの精神の範囲内で活動することを重視”し、フォード・パフォーマンスを通じて開発したマシンを「カスタマープログラムに焦点を絞って供給、販売する」ことを目指しているという話だ。

11月11日付で発表されたゼネラルモーターース（GM）による新プログラムが発表されたことで、晴れてミッドシップ版コルベットZ06ベースの新型GT3カー『シボレー・コルベットZ06 GT3.R』の存在が公にされた。また、シボレーの競技活動の一翼を担っているコルベット・レーシングの計画では、WECでのLM-GTE Proクラスの活動に加え、GT3に移行するIMSAのGTデイトナ・プロ（GTDプロ）クラスで“段階的GT3化”を経て、2024年にはカスタマーに向けたGT3規定車両の本格供給に取り組むことになっている。

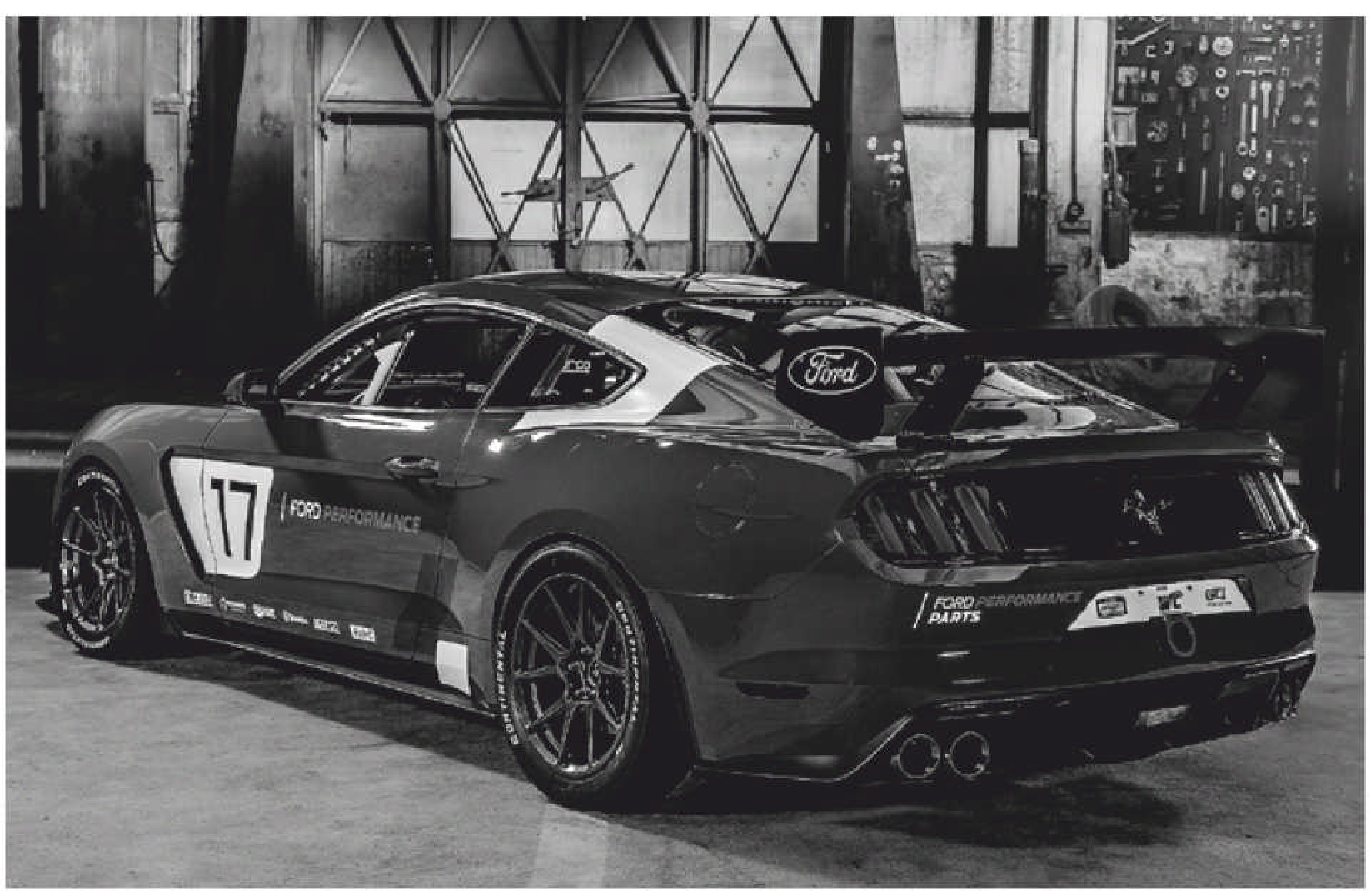


電動SUVのマスタング・マッハEは一般的なマスタングのイメージと合わないと言えるが、これをベースとした『マスタング・マッハE 1400』はフロントにトリプル、リヤにクワッド・モーターを搭載するマシン。1400hpという最高出力はマスタングの名に恥じない。

一方のフォードは、かつてフォードGTなどでGT3車両製作の協力をした経験はあるものの、実態は各地域のコンストラクターによる散発的な活動をサポートしたものにとどまってきた。それが一転、本家フォード・パフォーマンスがGT3開発に乗り出し、そのベースがマスタングになるとすれば、北米に限らず世界のモータースポーツ・シーンの活性化にひと役買うことになる。

「いまやGT3のレベルは世界的な車両カテゴリーとして認識されており、我々もスポーツカー・アイコンであるマスタングを使って世界規模で戦いたいし、それは間違いなく興味深いことだ」と語るのは、フォード・パフォーマンスのディレクターを務めるマーク・ラッシュブルック。

「もちろん、量産車のマスタングは北米だけでなく世界中で販売している。我々はそれをレースに投入することに興味があり、より多くのシリーズで戦える機会を模索している。つまり、GT3はマスタングがレースをするための非常に論理的な規定であり、我々が検討する、そしてIMSAが提供する非常に論理的な場所である、ということだ。たしかに現時点でもGTDでレースができれば、それは素晴らしいことだろうからね」



マスタングGT4はフォード・パフォーマンスとマルチマチックが共同で開発したもの。アメリカやイギリスなどのGT4マシンによるシリーズに参戦し、2018にはIMSAの選手権でマニュファクチャラータイトルを獲得するなど実績を重ねている。

ロードカー部門では「電動化待ったなし」の状況を踏まえて、SUVボディを持つ新型EVに『マスタング・マッハE』の呼称を与えて物議を醸したフォードだが、モータースポーツ部門ではドラッグレース界の最高峰NHRA（National Hot Rod Association／全米ホットロッド協会）に向け、最大1502psの出力を誇る『マスタング・コブラ・ジェット1400プロトタイプ』を製作。さらに新車両規定が導入されるNASCARのカップ・シリーズに向けては“Gen7”と呼ばれる『Next-Genマスタング』を完成させている。

また、南半球のオーストラリア大陸では2023年よりレプコ・スーパーカー・チャンピオンシップ（RSC）に導入される“Gen3”規定向けに『フォード・マスタング・スーパーカー』を開発中。同シーズンからは現地で消滅したホールデン・ブランドに代わり、GMが『シボレー・カマロZL1』の投入も決めており、こちらでもGT3よりひと足早い“ポニーカー対決”に注目が集まっている。

as流ピリ辛市販車インプレ

ベースマシン一刀両断!! 番外編

不定期連載 Vol.35

SUBARU Levorg



フルモデルチェンジで果たしたたしかな進化でもまだ伸びしろアリ

スバル・レヴォーグが昨年10月にフルモデルチェンジ
旧型はグレードによってキャラづけが明確になっていたが
新型はそれらを統合したような乗り味になっているという

Text & Photo：岡村神弥（Shinya Okamura）
Photo：SUBARU

日本のワゴンブームはバブル期。その主役は1990年にデビューしたばかりの初代レガシィ・ツーリングワゴンだった。その後、レガシィは北米市場での要求から肥大化し、いまでは正統な後継車であるレヴォーグが誕生。昨年に本企画でも旧型をレポートしたが、同車は同10月にフルモデルチェンジを果たした。

開発のコストとリソースを削減するため、フルモデルチェンジでも中身はほぼ同じといった例もあるのだが、レヴォーグはキッチリと新機軸を盛り込んでいる。新世代となるアイサイトXや縦型大型ディスプレイを採用したマルチインフォメーションディスプレイといった分かりやすい飛び道具もある。

だが最たるものはスバル・グローバル・プラットフォームの採用だろう。ガッチリした剛性感の高いボディの感触は、このクルマがWRXのワゴン版であることを思い起こさせる。

また、脱ビルシュタインも大きなトピックだ。旧型ではほとんどのモデルが黄色いダンパーを標準装着していたが、新型には設定がない。おそらく耐久性の面で難しかったのだろう。アフターパーツであれば「良くて4万km」が常識だとしても、標準装着ではメーカーのクレーム対応＝無償交換になってしまうのが日本市場だ。

しかし、そのハンドリングは悪くない。旧型では同じSTIスポーツでも1・6と2・0では異なるキャラクターだったが、新型ではそれを統合したようなフィーリングを目指したようだ。高速では2・0のようなしっとりとした感触で、ワインディングでは1・6のようなカチッとした軽快感がある。完成度はまだ充分ではないが、今後ブラッシュアップされ、より良くなるだろう。

じつは、新型はSTIスポーツよりも通常モデルのほうがハンドリング、乗り心地ともに断然、上だ。ノーマルはスポーツワゴンらしい適度に強いダンピングを持ちながらも路面の当たりは柔らかいという、少し不思議なダンパーが効いている。STIスポーツの



S.Okamura

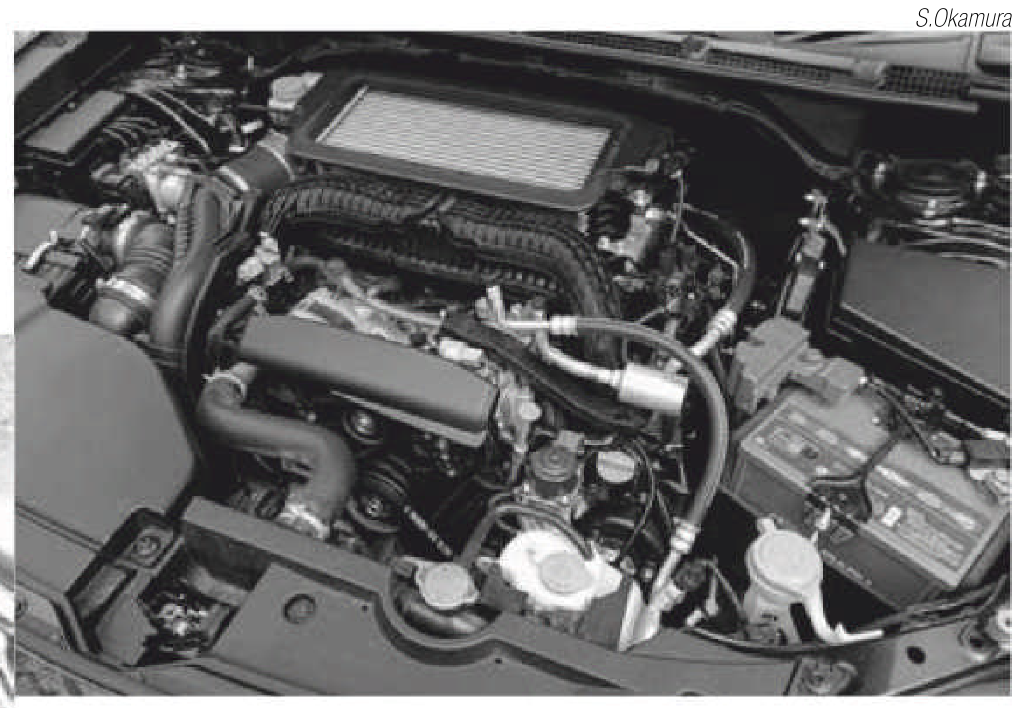


SUBARU

新型レヴォーグは昨年10月に発表されたが、その“原型”とも言えるWRX S4は今年９月に世界初公開された。上の写真は、同車の北米仕様車。エンジンは、275ps/350Nmを発生する2.4ℓ水平対向４気筒ターボのFA24が搭載される。本稿校了時点ではまだ販売は開始されていないが、スバルはこのクルマを今年11月中にデビューさせるとして、ティザームービーを公開している。



S.Okamura



S.Okamura

外装や性能だけでなく、内装もしっかりとフルモデルチェンジを受けている。縦型のマルチインフォメーションディスプレイは新鮮で、唯一高級感を損なうのは質量感が欠落したシフトノブくらいだろうか。注文をつけたいのはシートで、デザインや色味は悪くないが、厚手のゴワゴワしたレザーは安物で滑りやすく、スポーティな感触がない。これならインプレッサ スポーツに使っているファブリックのほうがベターだと言える。



S.Okamura

ように無理に味つけをしていないことがいい結果につながったのか？

EPSはデュアルピニオンという形式。これはステアリング入力軸とモーターのアシスト軸のふたつのピニオンギヤがラックギヤに刺さるもの。ステアリングフィールに優れるだけでなく、アシスト量の拡大も可能だ。自動運転を視野に入れた先行採用という狙いもあるかもしれない。もともとスバル車は平たいエンジンを避けるためにステアリングロッドが折れ曲がっており、ステアフィールは希薄だった。しかし、レヴォーグについてはデュアルピニオン採用の効果もあるのか、じつにしっとりとした感触を得ている。

その一方で厳しいのはエンジンだ。新開発されたCB18を積むが、実用燃費が悪く、市街地では10km/ℓに届きそうにない。燃費という観点からダウンサイジングターボで重要なのは「ターボが効かない低負荷の領域でどれだけトルクを出せるか」という点だ。普通に公道を走っている限り、エンジンは効率が高い領域で稼働することが珍しいため、単体の効率を高めてもむしろ燃費は悪化してしまう。だから、低効率なパートの性能を高めるべきなのだ。さらに言うと、ターボが前提であるなら吸排気系は逆のリバースヘッドがベター。ターボをエンジンの上に近く配置し、触媒までの距離も短くしたほうが、燃費でも性能でも楽になる。

将来的には新型WRX STI用の2・4ℓターボが追加されるらしく、それがレヴォーグのトップグレードになるのだろう。このエンジンの出力は米国仕様で275psとされているので、約100psのパワーアップとなる。おそらく4WDシステムもVTDにグレードアップするはずだ。そのときにはサスペンションも煮詰められ、世界に誇れるようなスポーツワゴンが登場することを期待する。

スバル・レヴォーグ STI Sport 主要諸元

車体	
車名・型式	スバル・4BA-VN5
全長／全幅／全高	4755／1795／1500 mm
ホイールベース	2670 mm
トレッド 前／後	1550／1545 mm
最低地上高	145 mm
車両重量	1580 kg
乗車定員	5名
駆動方式	AWD（常時全輪駆動）
トランスミッション	リニアトロニック
ステアリング	ラック&ピニオン式
サスペンション 前／後	ストラット／ダブルウィッシュボーン
ブレーキ 前／後	ベンチレーテッドディスク／ベンチレーテッドディスク
タイヤサイズ 前／後	225/45R18／225/45R18
エンジン	
エンジン型式	CB18
エンジン形式	水平対向4気筒 直噴ターボ
エンジン排気量	1795 cc
ボア／ストローク	80.6／88.0 mm
圧縮比	10.4
最高出力	130kW（177PS）/ 5200-5600 rpm
最大トルク	300Nm（30.6kgm）/ 1600-3600 rpm
使用燃料	無鉛レギュラーガソリン
タンク容量	63ℓ
燃料消費率（WLTCモード）	13.6 km/ℓ

Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）
Photo：XPB

ルイス・バスコンセロス ● Luis Vasconcelos
Nationality：PORTUGAL

なぜF1は“サーキットがない場所”でレースをしようとするのか

マネー、マネー、マネー

来季は史上最多となる23戦を開催するなど日程の拡充を続けているF1
かつては難しかったグランプリの新規開催も近年は簡単になったように見えるが
そのような変化が起きた理由は、じつに単純である

12月3日金曜日には、新たに建設されたジェッダ市街地サーキットで、初開催となるサウジアラビアGPの最初のフリープラクティスセッションが行なわれる。だが、このコラムを執筆しているブラジルGP予選終了後の時点で、つまりその日を迎えるまであと19日となった段階で、彼の地の市街地コースはまだ完成していない。

ブラジルGPの週に撮影された動画を見ると、いまだに路面舗装の最上層は敷かれていないようだ。これはコース舗装が終わるのは早くてもクルマが走り始める２週間前になることを意味し、レースの週にはまだアスファルトにたっぷりと油分が残っている可能性が高い。この超高速市街地サーキットの路面のグリップは、望ましいレベルよりはるかに低いかもしれないということだ。

これは安全性にも関わる重大な懸念要素だが、浮上している問題はそればかりではない。舗装工事が終わっていないため、縁石も置かれていなければ、ランオフエリアを区切るウォールブロックの固定や、プロテックバリアの設置もできていないのだ。

付随する施設についても同様だ。ガレージ、コントロールタワー、パドッククラブ、チームエリアなどはいずれもまだ工事中で、これからかなりの作業が必要と思われる部分も少なくない。金に糸目さえつけなければ、最終的には何とかなるという意見もあるだろう。しかし、舗装のアスファルトが落ち着くには時間が必要で、打設したコンクリートが固まって仕上げ工事ができる状態になるのにも、その上に施す塗装が乾くのにも時間が必要だ。建設工事のプロセスには、たとえ一気に5000人の作業員を投入して昼夜ぶっ通しで作業を続けても、完成を早めることはできない部分がある。あるパドックの古株がいみじくも言ったように、「ひとりの女性が子供を産むのに９カ月を要する。女性が９人集まれば１カ月で子供を産めるわけではない」のだ！

かつては新設サーキットに関するルールがいくつかあったことを、年長の読者なら覚えておられるかもしれない。そのひとつとして、新しいコースでグランプリを開催する場合、それ以前に一度は別のイベントを行なうという取り決めがあったが、これはもうずいぶん前から無視されている。また、新設サーキットは、最初のフリープラクティスの日から少なくとも15日前に、最終検査を受ける準備が整っていなければならないという規定もあったはずだ。

近年、こうした約束ごとはすっかり蔑ろにされてきた。たとえば、アブダビ（2009年）で施設の仕上げの工事が終わったのは、レースウイークの木曜の深夜だった。韓国（2010年／写真）ではレース直前の日曜の朝（！）に、兵士が動員されてグランドスタンドの一部で残っていた工事を終わらせた。インド（2011年）の場合、建物はすべて完成していたものの、初開催のグランプリの週末には設備類がほとんど機能せず、パドックとガレージをいったん全部取り壊して、翌年のレースのために新たに建て直さなければならなかった。

さて、F1が現地の状況を知りながら、なおもサウジアラビアへ行こうとしているのはなぜだろうか。

答えは簡単だ。リバティ・メディアが実権を掌握して以来、F1の目的はただ収益を上げることだけになり、開催権料さえ支払われれば、どんなところへでも行くのである。その結果として、人権抑圧で悪名高い国々を訪れることになろうと、関係者が過酷きわまる移動と仕事のスケジュールを強いられようとお構いなしだ。実際、アメリカGP／ブラジルGP／カタールGPのトリプルヘッダーでは、メカニックやホスピタリティスタッフの労働時間は21日間で300時間にも達すると言われ、これに最短でも合計50時間のフライトが加わる。年間25戦のカレンダーが普通になり、大陸間の移動をともなうトリプルヘッダーが５回も６回もあって、さらにスプリント予選の数も増えれば、サーキットで働く人々の労働環境はまさに悪夢のようなものになるだろう。

いまや意思決定の唯一の基準は「儲かるかどうか」であり、ほかのファクターはいっさい顧みられない。F1は金になるなら何でもやる。とても悲しいことだが、そう結論づけざるをえないのである。



今号のレポーター

ルネ・デ・ブール

René de Boer

DTM、WEC、WTCRや各種耐久レースをメインに取材。スキー競技のライター業もこなすドイツ在住オランダ人ジャーナリスト。

from
World Pressroom

各国モータースポーツ最新事情　Lap_219

ドイツGT最高峰で“6年目の若手”の成長を見た

ヨーロッパにおけるGT3選手権でもっとも人気の高いADAC GTマスターズ
今季は21歳ながらシリーズ参戦6年目を迎えていた若手が初戴冠を果たした

Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：ADAC/Gruppe C

2007年に始まったドイツADAC GTマスターズは、21年に正式な選手権の地位を獲得し、ADACが運営するシリーズのタイトルに掲げられる“マスターズ”に加え“インターナショナル・ドイツGT選手権”という名前のもとに運営されている。GTマスターズは、ほぼ間違いなくヨーロッパでもっとも人気の高い国内GT3シリーズだ。ふたりのドライバーがマシンをシェアし、ピットストップとドライバー交代が義務づけられ、場合によってはプロとアマがコンビを組むという、伝統的なGTレースの方式を採用している。このシリーズはつねに多くのエントリーを集め、今年も25台以上がグリッドに並んだ。

タイトルをめぐる戦いは最後の最後まで続き、11月初旬にニュルブルクリンクで行なわれた最終戦の週末まで4メーカー（アウディ、ランボルギーニ、メルセデス、ポルシェ）、13人がタイトル争いを繰り広げた。この時期のアイフェル地方は天候が安定しないため、11月に同地でレースをするのは、賢明な選択ではない。本来ならば、より南に位置し、秋は好天に恵まれやすいホッケンハイムで、数週間早く今季を締めくくるはずだった。しかし、当初8月に予定されていたニュル戦は洪水の影響で延期に。そのためシリーズ史上初めて、ニュルが最終戦の舞台になったというわけだ。

私にしてみれば、個人的にこのレースを見に行く絶好のチャンスが訪れた。通常、GTマスターズには年に1、2回くらいしか顔を出さない。私が寄稿しているメディアの多くはこのシリーズにあまり強い関心を抱いていないようで、わざわざ遠征しても割りに合わないからだ。しかし、ニュルはクルマで2時間もかからないし、日帰りで行くのにちょうどいい。そこで、パンデミックによりここ2年あまりどのサーキットにも行っていない9歳の息子を連れて、土曜日に行くことにした。幸いにもその日は秋晴れで、空も青かった。とはいえ、私たちが朝サーキットに到着したときの気温は4℃と、かなり肌寒かった。そこでまず、温かいコーヒーでウォームアップ。目指すのはもちろん、以前紹介したドッティンガー・ホーエのレストランとスケールモデル屋を備えたガソリンスタンド以外に考えられない。コーヒーを飲み、地元のゴシップに耳を傾けた後、サーキットに向かった。

GTマスターズの最終戦には、ランド・モータースポーツのアウディをドライブするクリストファー・ミース／リカルド・フェラー組がランキングトップで臨むと、土曜日のレースで圧勝してタイトルに王手をかけた。2位となったSSRポルシェのマシュー・ジャミネ／ミハエル・アメルミューラー組が昨年に続きタイトルを獲得するためには、日曜日のレースで優勝しなければならず、しかもミース／フェラー組が16位以下という条件つきだ。彼ら以外のタイトル候補だったトクスポーツのメルセデスを駆るマロ・エンゲル／ルカ・シュトルツ組は土曜日のレースで4位に終わり大きく後退していた。

ニュルで楽しい土曜日を過ごし、レース後に私と息子は家路についた。そして翌日、私たちは最高の日を選択したことが分かった。日曜日のニュルには深い霧が立ち込め、午前中のイベントは何も実施されなかったのだ。午後の遅い時間に、私たちはテレビでGTマスターズを観戦した。この日のレースはジャミネ／アメルミューラー組が勝利を手に入れたが、ミースとフェラーのコンビがかなり苦戦しながらも10位でフィニッシュし、タイトルを決めた。ミースとチームにとっては16年以来2度目となるタイトルだったが、フェラーは初の戴冠で、さらにジュニアドライバーのタイトルも手にした。フェラーはまだ21歳だが、すでに参戦6年目を迎えている。デビュー当時は16歳。シリーズ最年少だった。彼は目覚ましい成長を見せた。今年、ミースとともに王座に就いたことがそれを物語っている。間違いなく、ふたりはドイツGTチャンピオンにふさわしい。



GTマスターズ王者に輝いたミース（左）とフェラー。最終戦ニュルブルクリンクのレース1も含め、今シーズンは3勝をマークし、タイトル獲得を果たした。なお、来季のGTマスターズはオランダ、オーストリアでのイベントを含む全6戦を予定している。

Text
大串 信
Makoto Ogushi

サーキット外での振る舞いを省みる

オートポリスでの取材を終えて翌朝熊本空港から羽田行きの飛行機に乗ろうとしたときだ。僕はたまたま知人と一緒にいた。その人は若いころ、ある競技でオリンピックを目指しナショナルチームに選抜されて国内外に遠征した経験を持っていたのだが、空港で僕にこうささやいた。「レンタカー店にいたのはレース関係者？」。

たしかにレース翌日の朝、レンタカー店はレースウイークに使っていた車を返却して空港へ向かうレース関係者でごった返す。レース界と無関係の知人は僕に言うのだ。「あの人たちはなぜあんなにだらしない格好でダラダラしていて、しかも順番をきちんと守ろうとしないのか？」。

レースを終えたレース関係者はチームを基本に小グループに分かれてレンタカー店にやってきてはクルマを返却し空港へのシャトルを待つ。その過程ではみんながほぼ顔見知りで身内という意識があるせいか、レースを終えてリラックスした私服で良く言えば融通を利かし、悪く言えばダラダラと順番も適当にやりくりして過ごしている。もちろん、僕も例外ではない。それを見た知人は続ける。「あれでは一般の人に尊敬されないよね」。

それを聞いて僕はハッとした。そうなのだ。レース関係者が集中しているとはいえ、レンタカー店には知人をはじめ、レース界とは関係のない人々だっている。それを忘れて仲間うち意識に甘えていれば、無関係の人々には眉をひそめられる。

ツインリンクもてぎで開催されたスーパーGTの週末、定例記者会見で板東正明GTA代表は、PCR検査をはじめとする新型コロナウイルス感染対策を今後も徹底することによってレース界の認知度を上げて一般社会からの尊敬を得たい、権利を主張するのはその後だと発言した。まったくもってそのとおり、我々はまず尊敬されなければいけないのだ。

1980年代終盤から90年代前半、日本たばこ産業がレース界にスポンサーとして参入したときのこと。国内レース界にとって前代未聞の大企業であり、その膨大な資金は電通、博報堂と並ぶ国内トップクラスの広告代理店（当時）が運用し、実戦チームをサポートするスタッフも大挙してレースの現場に立ち会うことになった。そのとき僕が驚いたのは、サポート部隊がサーキット外でもおそろいのチームウェアを着用していたことだった。

当時の僕にはあまりにも大げさに見えた。しかしいまになってみれば、日本のトップ企業の有名ブランドを用いて行なう活動なのだからそれにふさわしい『見せ方』が徹底されるのは当然だった。

冒頭、レース関係者の様子を見て嘆いた知人は「そんなの、当たり前でしょ」と言う。その知人が現役時代は、競技の現場だけではなくそこへの移動の際もチームウェアを着用するのは『義務』だったと言う。オリンピック競技であれば日本のどこへ行っても社会的な認知があり注目される。ましてや場合によっては公金に関わる立場である。ラフな格好でだらしない行動を一般社会にさらすわけにはいかない。だからこそオリンピックアスリートは尊敬されるし社会的な地位も得られる。

僕は国内レース界の認知度がもっと高くていいと思っているし、それにふさわしいだけの規模と内容を持っていると信じている。しかし、それで尊敬が得られるとは限らない。いくら自信があっても、レンタカー店のみならずサーキットの外で一般社会に生きる人々が不快感を感じるようではいつまでたっても認知はされないし尊敬もされない。当然ながら地位は上がらない。

そう言えばインパルの星野一義監督も、近年の若いレーシングドライバーがラフな格好でサーキットに現れることを嘆いていた。スターならばスターらしくキメた服を着て、格好いいクルマに乗って登場しろ、と言うのである。

これを聞いた当時は「走っている時以外はリラックスしていてもいいんじゃないかなあ」と思ったものだが、いまは違う。もちろん費用もかかることだし、スタッフ全員がチームウェアに身を固めてキレイなクルマで移動しろとは言わないが、スター選手にとどまらずレースに関わる者は、一般社会から『見られている』と意識すべきだ。

僕自身がそんな当たり前のことを忘れていた。僕などはレース界の隅の隅で生かしてもらっている人間だが、それでも今後はできる限り気をつけようと思う。

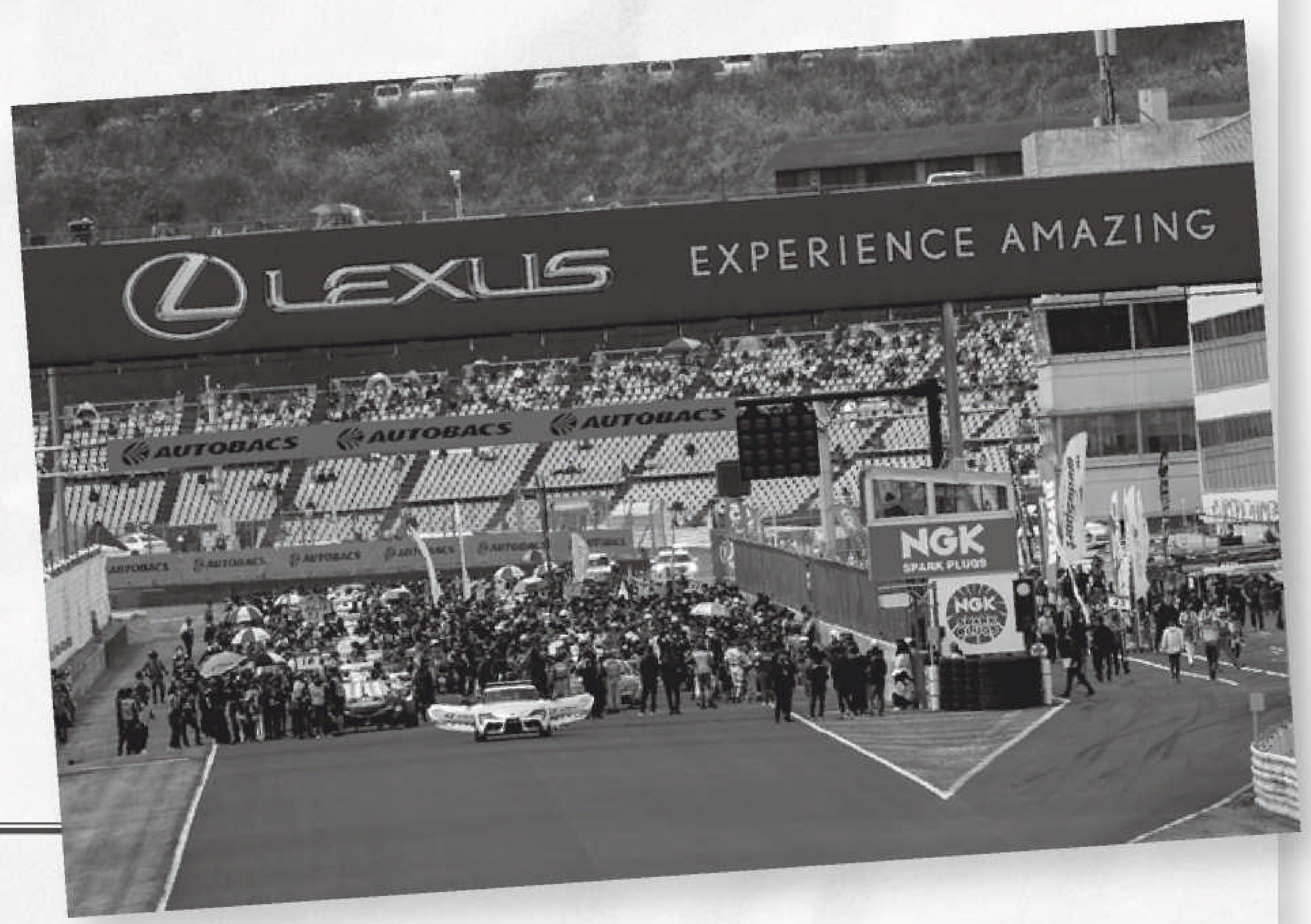


Photo : GTA

SAN-EI
CORPORATION

auto sport CONTENTS

auto sport 2021年12/10号（隔週金曜日発売）
2021年11月26日発売　第58巻第22号　通巻1565号

No.1565 12/10号

特別付録 | 2022年スーパーGTカレンダー

発行人：伊藤秀伸　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor	田中康二	Koji Tanaka
Editorial Staff	角田五十四	Isoshi Sumida
	三浦康宏	Yasuhiro Miura
	髙橋和清	Kazukiyo Takahashi
	水谷素子	Motoko Mizutani
	高藤昌洋	Masahiro Takato
	廣本　泉	Izumi Hiromoto
	佐藤彩子	Ayako Sato
	上坂元 宏樹	Hiroki Kamisakamoto
Art Director/ Designer	原　靖隆	Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer	本間将一	Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
	大川由以奈	Yuina Ohkawa（Homma Shoichi design office）
DTP Staff	樋口義憲	Yoshinori Higuchi
	片山健一	Kenichi Katayama
Publishing Manager	有冨誠一郎	Seiichiro Aritomi
Cover photo	Red Bull	

On the EDGE —— 情報がレースをもっと楽しくする

FEATURE

IRREGULAR

REGULAR

FROM PIT CREW

●今季は、多くのカテゴリーで緊張感のあるチャンピオン争いが展開されている。この後記を書いている前日に決着したWRC最終戦では週末を通して息詰まる戦いが見られた。終わってみればオジエが最高のかたちで締めくくったことになるが、その過程には数えきれないストーリーがあったはずだ。今号が発売される週末のスーパーGTも見どころが豊富。スタンレーとARTAが僅差で争うGT500は"同じホンダ同士"であるがゆえに当事者にとってはやりにくさもあるだろう。スバルBRZが悲願のタイトル獲得へもう一歩のところまで来ているGT300も言葉では表現できない緊張感に満ちている。残り2戦となったF1はその究極形かもしれない。車体とPUの異なるふたりが、全22戦中20戦を終えた段階で、わずか8点差でドライバータイトルを争っている。これほど息が詰まるシーズンはちょっと記憶になく、ひとりのレースファンとして早く結末を見たいような、見たくないような不思議な気持ちになっている。この歴史的な戦いがコース上で清々しく決着することを願っている。（田中）

●いやぁ驚きました。個人的にスープラとドラッグレースの食い合わせはいいとずっと思っていたのですが、まさかGRスープラのファニーカーを作ってくるとは……。かなり大変だったようですが、あの形状のマシンでぱっと見でGRスープラっぽさを感じさせるようにデザインをまとめた設計陣に「お見ごと！」と言いたいです。これで速いともっといいのですが、果たして……？（きゃりー）

●今季のWRCは最終戦モンツァでセバスチャン・オジエ選手が優勝。8度目のドライバーズタイトルを決めました。オジエ選手も今季限りで選手権の戦いから退くことになりますが、最後までほかのドライバーがオジエ選手に"引導"を渡すことはできなかったように思えます。来季、オジエ選手がスポットで参戦したときに、オジエ選手に"時代の流れ"を感じさせるドライバーが出てくるのか。そこも楽しみです。（カズキヨ）



'PEAK BALANCE'

Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda） Special Thanks：TGR TEAM ZENT CERUMO

BBS × ZENT CERUMO GR Supra

「剛性としなやかさを併せ持っていることで、安定したグリップを得られるところ。それがBBSホイールを履いている最大の理由」（TGR TEAM ZENT CERUMO立川祐路）

レース用ホイールに求められる要素として真っ先に思い浮かぶのが、「（高）剛性」「軽量性」というキーワードだろう。いかに重量増を抑えつつ、必要な剛性を確保するか。この相反する要素をハイレベルで両立させることは、ホイールメーカーの永遠のテーマとも言える。だが、スーパーGTを戦うチーム、とくにドライバーとしてはその“バランスの質”にもアドバンテージを見いだしたい。そこで、TGR TEAM ZENT CERUMOのドライバーふたりが着目したのが、BBSならではの特性というわけだ。

「剛性が高すぎるとタイヤパフォーマンスはピーキーな方向になりがちで、グリップは高いけど（唐突に）抜けたりもする。予選での一発だけならそれでもいいかもしれないけど、やはりいかにタイヤのピークグリップをしっかり出しつつ、ロングランでの良さも確保するかが大事。BBSは、剛性はありつつもタイヤに対してはマイルドで、タレが少ないというイメージ」（立川）「そして、それを引き出すための粘りというか、適度なしなりがBBSにはあります。コーナリング中、クルマがピタッと路面に張りついて走っているように見えても、実際にはちょっとずつ滑っている。しなやかに感じるというのは滑ると滑らないとの境目にいるということで、そこで粘りがあると乗りやすくなります。いまのGT500車両はダウンフォース量が大きく、非常に大きな荷重を受け止めていて、必要な剛性は絶対に確保しないといけない。そのなかで、ホイールの動きやしなやかさをどこで出すか。作る側にも微妙かつ繊細な領域でのノウハウが求められますが、BBSはMAXでバランスを取ってきていると思います」とチームメイトの石浦宏明が選んだ理由を補足した。

そのZENT CERUMO GR Supraが履いているホイールのコンセプトとデザイン、そしてパフォーマンスは、BBSの市販車向けホイール「RI-A」にあますことなく受け継がれており、製造工程まで同一とされている。GT500でトップを走り続けるふたりがなぜBBSを履くのか。その理由を体感していただきたい。

S.Tamura

3年もかかっちゃって、ごめんなさい。

——野尻智紀



SUPER FORMULA 2021 CHAMPION INTERVIEW

野尻智紀 × 一瀬俊浩

TOMOKI NOJIRI × エンジニア TOSHIHIRO ICHISE

2011年から13年までF3で3年を過ごした野尻智紀は
14年シーズンに向けて「トップフォーミュラで戦いたい」とホンダに直訴
そのとき「スーパーGTには乗れなくてもいいから」と前置きがあったという
それほどまでに強い思いで手にしたスーパーフォーミュラのシート
デビューイヤーの6戦目で初優勝を飾り、早々に実力を示す
しかし、高まる期待とは裏腹にその後は勝ちに恵まれずにいた
19年にはチーム無限に移籍、若き一瀬俊浩エンジニアとコンビを組むことになる
その19年の最終戦で優勝。それまでも「チャンピオンになる」と口にはしていたが
「遠い存在だった」タイトルを本気で意識できるようになった瞬間だった
そしてコンビ結成から3年目、ふたりはシリーズを圧倒する強さで栄冠をつかんだ

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／田村 翔（Sho Tamura）




S.Tamura

て、ごめんなさい。——一瀬俊浩

Toshihiro Ichise

1991年1月2日生まれ。大学の理工学部で交通機械工学を学び、学生フォーミュラも経験。卒業後セルブスジャパンに入社すると、23歳の若さでGT300のARTA CR-Z GTのトラックエンジニアを任され、2019年にはARTA NSX GT3をチャンピオンに導いた。スーパーフォーミュラでは18年にチーム無限の15号車（福住仁嶺、阪口晴南）をスポット的に担当し、19年から野尻と組む。27歳でのGT300、30歳でのスーパーフォーミュラ、いずれも最年少のチャンピオンエンジニアとなった。

野尻智紀（TOMOKI NOJIRI）×一瀬俊浩（エンジニア TOSHIHIRO ICHISE）

——あらためて、チャンピオン獲得おめでとうございます。シーズン3勝し、全戦で6位以内に入るなど、速さと強さの両方が感じられたシーズンでした。そこで、今回は開幕から各ラウンドを振り返っていただいて、クルマの仕上がりについて自己採点をお願いしたいと思います。第1戦の富士はポール・トゥ・ウインでしたが、10点満点で何点のレースでしたか？

一瀬俊浩（以下、一瀬）：ではまず私から。クルマとしてはそれなりにまとまってはいたと思うので8、9点ぐらいではないかと。オフのあいだにテストとかでやってきたいろいろな部分をミックスして、そこそこ完成した最終形態で持ち込めたかなと思います。

——野尻選手はいかがですか？

野尻智紀（以下、野尻）：僕は9・5点です。0・5点分のマイナスは、いきなり10点満点を出しちゃうとアレなので（笑）。ブレーキングが非常に良かったですし、高速コーナーのバランスも良く、セクター3でも高いグリップ感を常に感じられていたので、すごく走りやすかったですね。

——野尻選手が「粘りのあるオーバー」、一瀬エンジニアが「しっとり感のあるオーバー」と、クルマの挙動を表現していたのがとても印象的でした。

一瀬：SF19になって以降、2019年と20年の前半ぐらいは、基本曲がらないとか、予選一発でタイムが出ないという部分で苦戦していて、それを解決するためにとくにフロントまわりを結構大きく変えました。それが、回頭性を出しながらリヤの粘りを出すのにも役立ったのではないかと思います。

——野尻選手も同意見ですか？

野尻：はい。エンジニアさんがそう思っているなら（笑）。唐突感がなかったし、とても乗りやすかったので。

一瀬：20年の最終戦富士の仕様がベースで、そのときはまだそれほど良い印象はなかったんですけど、悪い部分をブラッシュアップしていったらああいう動きを出すことができました。

野尻：冬と比べると開幕戦はダウンフォースが少なくなっているので、どういう動きをするのか不安もありましたが、すごく乗りやすくなっていた。もう、1ラン目から「これならいけるな」っていうのは感じていましたね。

——優勝後、一瀬エンジニアは「次の鈴鹿は正直不安です」と言ってましたが、結果的に鈴鹿でも勝ちました。

野尻：鈴鹿の持ち込みは5点ぐらいでしたが（笑）、「あぁ、今週終わったわ」って思いましたが、そこから立て直して予選は8・5点ぐらい。タイムもだいぶ良かったし。レースウイークをとおして結構いいとこまで持っていけた。とくに決勝のクルマは良くて、順を追うごとに進化させていけたので、そういう部分でもすごく手応えがありました。

——決勝ではトップを走っていた福住仁嶺選手がバーストして彼の前に出たかたちでしたが、そうでなかったとしても勝てたと思いますか？

野尻：いや、あのまま走っていたらたぶん抜くまでには至らず、普通に2位だったような気がします。ただし、開幕戦でのポテンシャルの高さもそうですし、鈴鹿の日曜日の朝も僕らは結構

ポテンシャルが高かったので、潜在的な意識として、仁嶺に多少無理にプッシュさせる状況を自分たちで作れたことも、ああいった結果を得られた要素のひとつではあると思います。

——5点という辛口の持ち込みセットアップですが、たしか富士で成功したセットアップの方向性を、鈴鹿でも試したのではなかったでしたっけ？

一瀬：そのとおりです。富士で速かったのはブレーキが良かったからなんですけど、これは鈴鹿もいけるんじゃないかなと思って試したら、全然思いどおりの動きをしなかった。エントリーはオーバー、ミッドはアンダーと、基本的に一貫性がなかったんです。でも、間違っていたところは理解していましたし、20年の第5戦鈴鹿で予選2位を取っていたので、そっちの方向に戻せばそれなりに走るかなと予選に向けて直したら、なんとか戦える次元にはなりました。自分では持ち込みのクルマは3点で、予選は6点ぐらいです。20年もそうだったし、今年もそうでしたが、ニック（キャシディ）や仁嶺のオンボードを見ると、クルマの動きのレベルが全然違ったので、それを考えると点数をつけられません。

——ステアリングを切ってもアンダーが出ず、ちゃんと曲がることに衝撃を受けたとおっしゃっていましたね。

一瀬：そうですね。最近でいうと第5戦のもてぎでは、自分たちもだいぶそういうクルマができていたと思いますが、鈴鹿でああいう動きはまったく出せたことがなかったので。

——そして第3戦オートポリス。雨の予選はコースインのタイミングや赤旗の影響もあって7番手でしたが、それでもウエットでの感触は非常に良かったとおっしゃっていましたね。

野尻：あのときは、予選でも正直もう少しいけたとは思います。ただ、雨が強く降ってきたときのことをちょっと懸念していて、微妙にコンサバというか、安定感のあるほうのセットアップにしたいという思いが邪魔をしてしまった部分もあります。そこは僕のミスですが、決勝はすごく良かったですね。自分の過去の経験を振り返ってみても、あそこまで雨で思い切り走れたことはなかったので、びっくりしました。ああいうふうに走ればいいのかとか、ああいうクルマなら雨でも前に行けるんだなとか、そういう気づきが多かったレースでした。どこからハンドル切っても曲がれたし、どこからトラクションをかけていっても加速できた。なんか僕だけABSとかトラコンがついてるんじゃないか（笑）、みたいな安定感が常にありました。

——ではそのオートポリスの採点を。

野尻：9・5点。

——おお、かなりの高得点ですね！

一瀬：持ち込みに関しては僕も9・5点ぐらい与えてもいいかなと思いましたが、コンディションの読みを含め、予選のほうがパフォーマンスを下げていた印象だったので、予選は8点ぐらいです。ウエットのセットは3月の鈴鹿テストのセッション4が雨で、そのときそこそこ走れていた印象があったので、それをベースに進めました。

——なるほど。ウエットで速いクルマというのはブレーキングスタビリティ

1年遅れ



S.Tamura

Tomoki Nojiri

1989年9月15日生まれ。2014年からスーパーフォーミュラとスーパーGTのGT300クラスに参戦。スーパーフォーミュラのデビューイヤーとなった第6戦SUGOで優勝を飾り、翌年からGT500のシートを得た。スーパーフォーミュラでは19年、5年間ともにしたダンディライアンからチーム無限に移籍。ホンダのエースナンバーといえるゼッケン「16」を背負う。当時の野尻は「すごく光栄なことですが、重みも感じています。結果を出して、山本選手だけではない、『ホンダにはふたりのエースがいる』と言われるようになりたい」と話していた。その思いは今年、果たされたことだろう。そしてそのふたりが、GT500の最終戦でタイトルをかけ対峙する。

野尻智紀 おもなレースキャリア

Year	Category	Team	Results
2021	スーパーフォーミュラ	TEAM MUGEN	チャンピオン
	スーパーGT GT500	ARTA	シリーズ3位（第7戦終了時点）
2020	スーパーフォーミュラ	TEAM MUGEN	シリーズ5位
	スーパーGT GT500	ARTA	シリーズ5位
2019	スーパーフォーミュラ	TEAM MUGEN	シリーズ4位
	スーパーGT GT500	ARTA	シリーズ10位
2018	スーパーフォーミュラ	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	シリーズ7位
	スーパーGT GT500	ARTA	シリーズ3位
2017	スーパーフォーミュラ	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	シリーズ17位
	スーパーGT GT500	ARTA	シリーズ9位
2016	スーパーフォーミュラ	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	シリーズ9位
	スーパーGT GT500	ARTA	シリーズ15位
2015	スーパーフォーミュラ	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	シリーズ7位
	スーパーGT GT500	ARTA	シリーズ14位
2014	スーパーフォーミュラ	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	シリーズ10位
	スーパーGT GT300	TEAM MUGEN	シリーズ10位
2013	全日本F3選手権	TODA RACING	シリーズ4位
2012	全日本F3選手権	HFDP RACING	シリーズ5位
2011	全日本F3選手権 Nクラス	HFDP RACING	シリーズ2位
2010	フォーミュラチャレンジ・ジャパン	HFDP RACING	シリーズ5位
2009	フォーミュラチャレンジ・ジャパン	HFDP RACING	シリーズ5位

N.Mitsuhashi



野尻智紀 × エンジニア 一瀬俊浩

TOMOKI NOJIRI　TOSHIHIRO ICHISE

が高く、きちんと4輪で制動できるようなセッティングではないかと思うのですが、そうするとターンインでアンダーが出やすくなりませんか？

一瀬：そうですね。たぶん、普通にやるとアンダーが出やすいので、そこを工夫してうまくできたのがオートポリスで、できなかったのが次のSUGOの雨でした。トラクションはそれなりに取れていたと思いますが、まったく曲がらずタイムも稼げませんでした。

野尻：SUGOの予選は、近年まれに見るぐらい良くなかったです。「もう怖い！」って感じで、僕もどこから手をつけていいのか分からなかったぐらいで。ただ、SUGOは19年と20年にそれなりに走れていたので、一瀬さんとそういったクルマにしなきゃいけないよねと。決勝にはほとんど実績なくいくことになるので、以前のセッティングをベースに少し修正を加えて臨みました。そうしたら、それほど問題なく走れたので、やっぱり実績は大事だなと思いましたね。

――それでは、SUGOのクルマの評価をお願いします。

一瀬：予選は4点、決勝は7点ぐらいですかね？　野尻さんが頑張って追い上げてくれたので、それなりには走れていたかなという感じがします。

野尻：じゃあ、僕も同じで（笑）。

――今シーズンのなかでは非常に厳しいレースだったと思いますが、それでもきちんと6位に入ったところに、今年の野尻選手とチームの強さを感じました。では、続いては第5戦もてぎです。本来はあまり得意ではないと言っ

ラウンド別“クルマの仕上がり”評価

	Rd.1 富士	Rd.2 鈴鹿	Rd.3 オートポリス	Rd.4 SUGO	Rd.5 もてぎ	Rd.6 もてぎ	Rd.7 鈴鹿
予選	PP	2nd	7th	10th	PP	3rd	5th
決勝	WIN	WIN	5th	6th	WIN	5th	3rd
野尻評価	9.5	5→8.5	9.5	4→7	9→8.5	9→4	5
一瀬評価	8.5	3→6	9.5→8	4→7	9.5→9	9→2	5→7

持ち込みセットから予選、もしくは予選から決勝でクルマの仕上がりに変化があった場合は矢印で記した。ポール・トゥ・ウインの開幕戦富士は、やはりふたりともに高評価。そのセットアップがその後に活きたという。意外だったのは第３戦オートポリスと第６戦もてぎ。今季のリザルトからするとオートポリスは良いとは言えない戦績だが、野尻にとって「ウエットでの気づき」があったという。タイトルを決めた第６戦もてぎは予選こそ高得点だが、決勝はともに最低点をつけた。ウエットパッチが残る状況で、スタート直前のグリッドでドライセットに変更。「怖かった」とは野尻。それでもしっかりと５位フィニッシュ。今季の強さを感じさせる一戦だった。



「1」言えば「10」分かってくれる一瀬さんとの仕事はすごく楽 ――野尻智紀

ていたもてぎで、何とポール・トゥ・フィニッシュでした。

野尻：ここ2年ずっと苦戦してましたからね。ただ、なんとなく今年やってきたことをうまくもてぎに合わせ込めればいけるんじゃないかなと考えていました。そうしたら、一瀬さんも同じように考えてくれていて「じゃあ、それで」みたいな（笑）。実際、走ってみるとやっぱり結構良くて。改善すべき点はもちろんゼロではなかったですが、走り出しから「これだったら結構いけるな、過去のもてぎとは違うぞ」と、すごく手応えを感じました。

――もう少し具体的に、何が違ったのかを説明してもらえますか？

野尻：過去は単純にブレーキもいけない、ミッドも曲がらない、ミッドを曲げだすと進入がもっと悪くなる。この辺でもうどうにもできないまま、レースウイークが終わってしまったような感じです。でも、今年はブレーキングもいけましたし、進入でややピーキーなところはありましたが、そのぶんミッドはよく曲がってくれて、曲がるからこそトラクションも良いみたいな感じで、縦と横のメリハリをしっかりつけられて、もてぎ向きのセットアップができたという印象です。

一瀬：持ち込みのベースは富士仕様でしたが、富士よりもダウンフォースをつけてアジャストしたらいけるのではないかと持ち込んだら、予想どおりの動きをしてくれて結構良かったですね。

――やはり、富士でいいセットができたことが大きかったんですね。そのもてぎの予選は他を圧倒するタイムでし

野尻智紀×エンジニア 一瀬俊浩

TOMOKI NOJIRI　TOSHIHIRO ICHISE

たが、手応えはありましたか？

野尻：正直、Q1はまったくなかったです。調子は変わらず良さそうでしたけど、そんなに良いタイムが出ている感じはなかったので。

一瀬：野尻さんが戻ってくるとき、無線で「31秒って出ているけど合ってる？」みたいに聞いてきたので、たぶん感覚的にはだいぶズレていたのかなと思います（笑）。

――では、第5戦もてぎの採点を。

一瀬：予選は9・5点。決勝はそこそこだったんで9点ぐらいですかね。

野尻：僕は予選9点、決勝に関しては8・5点ですかね。予選ほど群を抜いていた感じではなかったので。

第6戦もてぎが最低評価!?

――そして、初タイトルを決めた第6戦もてぎです。予選は霧雨が降る難しいコンディションで、3番手でした。

一瀬：第5戦と第6戦のオンボードを見てもらえれば分かると思うんですけど、クルマとしてはより進化してる部分はあったので、アップデートを継続していった効果はあったと思います。ただ、チャンピオンがかかっていたこともあり、予選はタイヤの選択を結構コンサバにして臨みました。Q3に15号車（大津弘樹）がドライでいくのは知っていましたし、僕らもドライでいこうかなとギリギリ1分前ぐらいまで悩んでいたんですけど、ほかのクルマが出てきた段階で全車ウエットタイヤであることが見えていた。僕らはシリーズを考える上で、1位か8位かを選ぶわけではなく、関口（雄飛）選手と大湯（都史樹）選手に対して必ず上にいかなければいけないので、同じタイヤを選択するべきだなと。あの時点で、ポールはなくなってもしょうがないかなと思っていました。

――それでも予選は3番手でしたが、決勝は順位を落として5位でした。

一瀬：決勝に関しては、セットアップをだいぶ外してしまいました。どちらかというと、後半ドライタイヤで長く走るだろうからドライに合わせようというのを、こっちが勝手にやっちゃいました。というのも、やっぱりドライになったら抜けないので。でも、最初にウエットで下がったぶんだけロスしたので、あれは失敗でしたね。

野尻：Q1は非常に良かったですし、その後は評価のしようがないぐらいのコンディションだったので、予選に関しては評価が難しいですね。決勝は、僕はなんとなく「やめたほうがいいよ、ドライのセットにするのは」と思っていたんですけど（笑）、とりあえず一瀬さんを信じてみるかと。でも、フォーメーションにいってる時点で「信じなきゃよかったな」と思いました（笑）。というのは冗談で、みんなで決めたことだから、僕がここから頑張らないとと思いましたが。

――とはいえ、その厳しい戦いでもしっかりと5位に入り、最終戦を待たずしてタイトル獲得。勝って決めたかったという気持ちはありますか？

野尻：予選が終わった段階でかなり引き寄せた部分はあったと思います。もちろん勝ちまで見えた順位だったとは思いますが、スタートした段階でそれはちょっと難しいなと。ただ、そこからしっかりとチャンスをかたちにしなくちゃいけないと思いましたし、あそこで前を抜いていなかったとしたら、鈴鹿はもっと違った流れになっていたかもしれないですね。



S.Tamura

――では、採点をお願いします。

野尻：予選はまあ難しくて、ドライは9・5点とかですけど、ちょっとタイヤの温まりが良くなかったので9点にしておきます。レインに関しては評価できないですが、いろんな部分を考えると同じぐらいで9点ですかね。で、決勝は……ここまで僕がつけた一番低い点数って何点でしたっけ？

――SUGOの予選で4点です。

野尻：じゃあ、4点で。とにかく挙動が怖かったので。「ここに来て、このクルマやめてもらっていいですか？」と思いました（笑）。

――いまだから笑って言えると。

野尻：はい。粘りも何もない、唐突過ぎるオーバーステアで。とくにリヤはそうだし、フロントも粘りも何もなくて、急にロックしそうになるし。さすがにこの路面コンディションに対して硬すぎないですか？　みたいな。

一瀬：もうそのとおりだと思いますし、ごめんなさいっていう感じです。むしろ4点もくれてありがとうって言いたいです（笑）。予選はオペレーションも含めてチャンピオンを獲るという意味で、ちゃんとかたちにできたのでチームに対しては9点ぐらい与えてもいいかなと思います。決勝に関してはもう本当に最低で、2点とか1点とかでいいかなというレベルでした。

――そして迎えた、最終戦鈴鹿の出来栄えはいかがでしたか？

一瀬：鈴鹿は第2戦で失敗しているので、もてぎも含めて今シーズンいろいろ良かったものを組み合わせれば行けるかなという印象ではあったんですけど……。フリー走行はアタックタイミングも良くて1位だったんですけど、クルマ的にそういう感触は全然なくて、セットアップがまとまらず苦戦していました。どこにネガというか、原因があるのかをセッション中にずっと探していましたが、なかなか見つからず。予選に向けても結局直しきれず、Q1もQ2もギリギリでした。

野尻：走り出しはやたら良かったんですけど、その次のランからなんか怪しいなっていうのを結構感じていて、そ

の原因がどこにあるのかなかなか分からず、大変な一日でした。結果的に表彰台には乗れましたが、今後に向けて少し不安の残る一戦でしたね。

――では、最終戦鈴鹿の採点を。

一瀬：予選は5点、決勝は7点ぐらいですね。決勝のほうがちょっとはマシだったかなと思うので。

野尻：僕も予選は5点ぐらいですが、決勝の7点は「ちょっと高いんじゃない？」って気がします（笑）。根底にある問題は変わっていなかったし、そこをこれから直さないといけないと考えると、5点ですかね。

究極まで、もうちょっと

――あらためて一瀬エンジニアにお聞きしますが、野尻選手はどのようなセッティングを好むのでしょうか？

一瀬：まず、リヤがあって曲がるのがベースであり、大事にする部分です。でも、リヤがあるというのも、ただグリップすれば良いわけではなくて、グリップの出方がまったく粘らないとなると難しい。きれいにラインをトレースして走るのが野尻さんの強みなので、そういった動きがあるとそれを乱してしまい、その先はきれいにいけなくなるので、その部分をとくに大事にしています。進入では必ずリヤがあって、かつミッドではきれいにフロントが入っていくのが好みだと思います。

野尻：僕は、コーナリングをとおして、ドライバーが何かを操作したときに、ステアバランスがなるべく同じようにあってほしいと思っているので、そのへんをすごくよく合わせ込んでもらっている印象があります。

開幕戦富士のウィービングを見て
「今週は勝った」と思った ――一瀬俊浩



S.Tamura

――SF19はとにかく曲がらないとダメで、そのためには少しリヤが出ようともフロントが入らないとお話にならないと分析していましたね。

野尻：曲がらないといけないとは、いまも思っています。18年のオフに無限のSF14に乗せてもらったときから、こんなにクルマって違うんだなっていうのがありました。ダウンフォースを効率良く出せていないんじゃないかなというのは、そのときからずっと思っていたのですが、それから皆で一緒にやってきて、去年の途中ぐらいからかたちになり始めた感じがします。

――以前、一瀬さんはダンパーとバンプラバーを重視していて、クルマの姿勢をなるべくフラットに保ち、できるだけ空力を変化させたくないとお話しされていましたね。

一瀬：そうですが、その考え方を教えてくれたのは、じつは野尻さんなんです。最近のクルマって足があまり動かない設定になっていると思うんですが、硬くしていけば硬くしていくほどダウンフォースってたぶん出るんです。で、そこをいかにうまく取るかというときに、単純にスプリングでやってしまうとネガも出るので、僕はバンプラバーにこだわっています。あと、クルマの微妙な姿勢やギャップを拾ったときの動き方、収束がこれくらいで、もうちょっと早く止めて欲しいとか、S字の1個目のギャップでちょっとリヤが抜けるのは何でかな？ みたいな部分を野尻さんと細かく見ていった結果、もしかしたら減衰ではないのかと。そこ

で、その部分を気にしてやってみたら意外と感度があり、それからいろいろ細かく調整するようになりました。

野尻：フラットに走りたいというのはよく言ってます。ただ、硬いとやはり反発がありすぎたりもするし、そこがたぶん難しいところなんでしょうね。僕は「もうちょっと止めたいけど、もう少し柔らかく動かして欲しいんだよね」みたいに、相反することを言ったりしているだけですが（笑）。でも、そこを追求してくれているからこそ、ここ最近はポテンシャルが高いクルマが完成しつつあるんだと思います。

——野尻選手も、違うチームで違うクルマを経験したからこそ、理解がさらに深まったのかもしれないですね。

野尻：まあ、そうですね。とはいえ、



来年は「全戦ポール・トゥ・ウイン」それぐらいの覚悟で挑みたい

—— 野尻智紀

N.Mitsuhashi

たとえばいま自分たちにダンディライアンさんのクルマみたいな動きができているかと言われると、オンボード映像を見てもそうですけど、そこまではいってないと思います。もちろん、僕らのほうが速いサーキットもたくさんありますが、やっぱり自分たちの力を伸ばしていくうえで多少なり、そういうところも意識して、どうやったら彼らのような動きになるのかというところまで理解できてしまえば、常にパフォーマンスを高く保つことができると思うので、もうちょっとで究極のところまで行き着くのかなという気はしています。

――一瀬エンジニアとのコンビネーションについて、以前「相性が良すぎてちょっと怖いぐらいです」とお話しされていました。

野尻：そうですね。なんか勘違いしますよね（笑）。極端な話、「1」言えば「10」分かるみたいな。だから、ほかでもそれでいいんじゃないかと思ってしまうのを、気をつけなければいけない。一瀬さんとの仕事はすごく楽です。ミーティングも短くできるし（笑）。「この部分を見ておいて」とひとつしか言わなくても、それに関連するすべてを見てくれるので、ほかの問題が浮き彫りになったりもします。

――一瀬エンジニアは大学時代に学生フォーミュラをやり、ご自身も草レースに参加し、シミュレータも長年続けているんですよね？

一瀬：そうですね。データからすべてを言えるエンジニアになれれば理想なんですけど。いまSFでデータを取っているサンプリングレートは、レースウイークだとデータ容量が大きくて見るのに時間がかかっちゃうので、比較的軽めなロガーデータになってるんです。そうなるとセンサーだけでは見れない部分も結構あるのが実情で、そういうときに、オンボード映像を見てこういう運転をしてるから、きっとこういうことが起きているんじゃないかと、データと照らし合わせて推測するのは、趣味程度でも自分でやっている意味があるのかもしれないですね。

――野尻選手は、「最近、一瀬さんはオンボード映像を見たり、目の前を走ってるクルマ見てるだけでセッティングが分かるんだよね」と言っていたのが、とても印象的です。

一瀬：開幕戦の富士だけで言うと、野尻さんが最初にウィービングしてる段階で「今週は勝ったな」ってちょっと思ったんです。

――ええ！ そうなんですか!?

一瀬：その前の富士テストのときは、フロントがまったく温まらず、リヤも唐突に抜けるみたいに言ってたのですが、ウィービングを見たら「今週は普通のクルマになったな」と思いましたし、ロールしてる感じとか良かったので、そこそこ走れるかなと思ったら、やっぱり速かったですね。

野尻：僕もウィービングでクルマの良し悪しや性格は結構出ると思っています。まだ研究段階ですけど、結構リンクするんじゃないかなと、すごく参考にしていたりします。

――19年に一瀬エンジニアと組むことが決まったとき、それほど実績がなかった若い方と組むことに不安はありませんでしたか？

野尻：不安はなかったですが、関わり合い方をどうしようかなとは思いました。ドライバーが若いうちって、基本的に年上のエンジニアさんがついてくれるじゃないですか。一瀬さんとは、ひとつしか年齢は変わらないんですけど、それで前と違う感じが出てきたら嫌だなと最初は思いました。でも、相手を尊重しなきゃいけないところは当然しますけど、やっぱり年が近いので、お互いざっくばらんなコミュニケーションの取り方もできているので、それはすごく良いことだと思います。言われるがまま従うドライバーでもなく、僕はこう思うけどみたいな話し合いもすごくできているので。それは一瀬さんだけでなくて、彼の下にふたりの若いエンジニアもいて、そのグループがすごく良いバランスが取れている気がしますね。

――来シーズンは、ディフェンディングチャンピオンとしてシーズンを迎えることになりますね。

野尻：なかなかこういう立場になることはないと思いますが、やっぱり2連覇するしかないですよね。今年の初めに田中洋克監督が「全戦ポール・トゥ・ウイン」と言っていたので、来年こそはそれを目指したいし、それぐらいの覚悟を持って挑みたいなと。守るのではなく、挑もうと思っています。

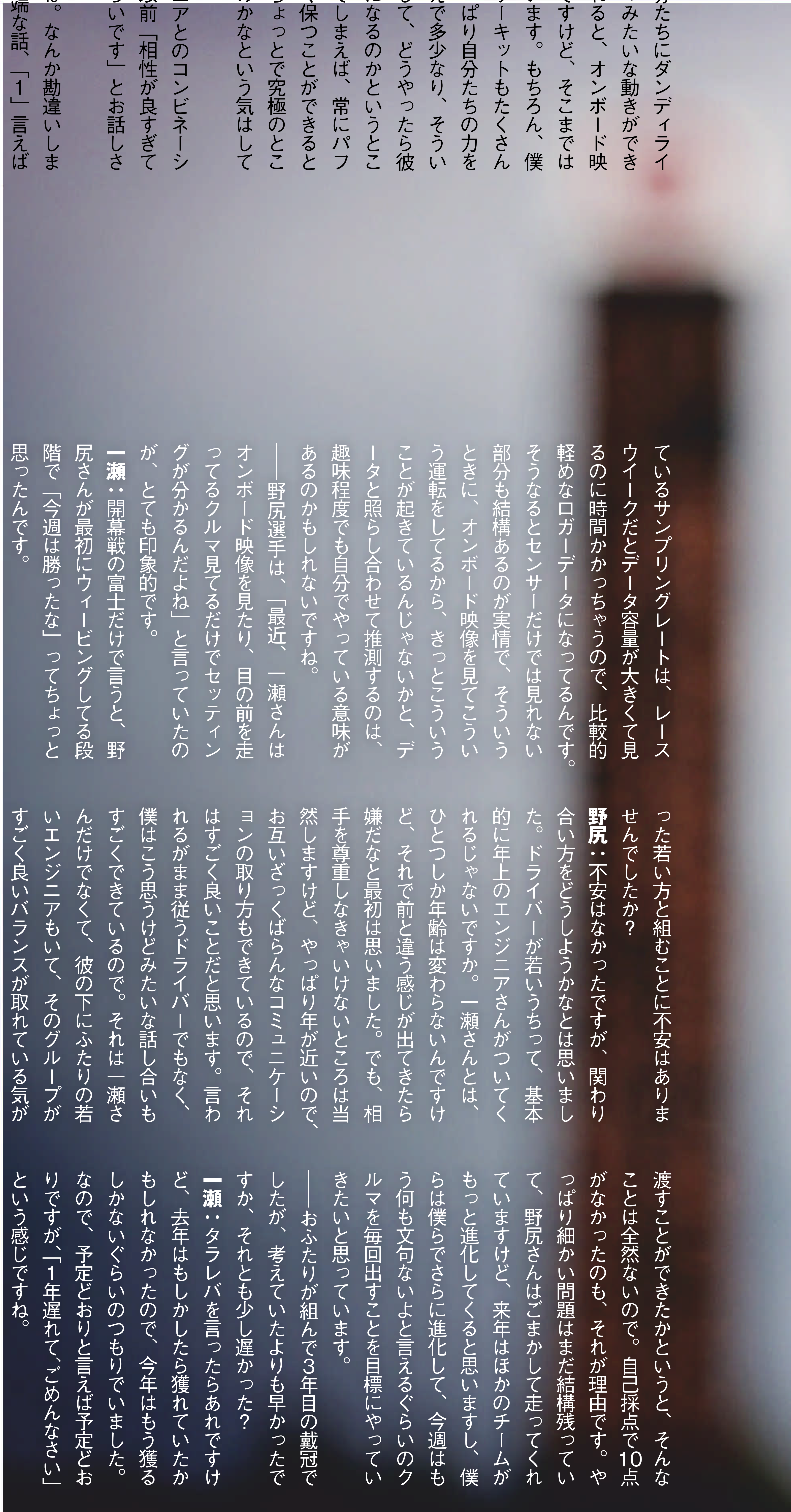
――一瀬エンジニアはいかがですか？

一瀬：チャンピオン取ったから来年も守るという気持ちはあまりないですね。現状、満足できるクルマを野尻さんに渡すことができたかというと、そんなことは全然ないので。自己採点で10点がなかったのも、それが理由です。やっぱり細かい問題はまだ結構残っていて、野尻さんはごまかして走ってくれていますけど、来年はほかのチームがもっと進化してくると思いますし、僕らは僕らでさらに進化して、今週はもう何も文句ないよと言えるぐらいのクルマを毎回出すことを目標にやっていきたいと思っています。

――おふたりが組んで3年目の戴冠でしたが、考えていたよりも早かったですか、それとも少し遅かった？

一瀬：タラレバを言ったらあれですけど、去年はもしかしたら獲れていたかもしれなかったので、今年はもう獲るしかないぐらいのつもりでいました。なので、予定どおりと言えば予定どおりですが、「1年遅れて、ごめんなさい」という感じですね。

野尻：僕もそうですね。心の中では、去年は僕がチャンピオンだったと思い込んでやってきた部分もあったし、実績的には当然そうじゃないんですけど、心の持ち方としてそう思っていました。ただ、早いか遅いかって言われるとすごく難しくて、去年の経験があったからこそ、いまを作れているのは間違いない。19年の最終戦で勝つまでは、チャンピオンって、言葉では言ってましたけど、何かすら理解できていなかったぐらい遠い存在だったと思います。だから、僕としては獲らせてもらってこの上なく感謝していますし「3年もかかっちゃって、ごめんなさい」という気持ちですね。



SUPER FORMULA 2021

SEASON SUMMARY

Text : auto sport
Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）
田村 翔（Sho Tamura）

昨季に引き続き上位最大５大会ぶんの有効ポイント制を採用。下の表では、ポイントが失効されたラウンドがある場合に限り印をつけている。コロナは入国規制という制約も生み、多くのチームが代役を立てることとなった。そこでチャンスをものにしたのがアレジ。荒天のオートポリスでポール・トゥ・ウイン。赤旗により11周で終了、ハーフポイントとなったため大量ポイント獲得とはならなかったが、充分に実力を示してくれた。そして全戦で６位以内入賞の野尻が、２戦ぶんのポイントを失ってもなお大差でチャンピオンと今季を圧倒。なお、ルーキー・オブ・ザ・イヤーには大津が輝いている。

Round 2 鈴鹿		Round 3 オートポリス		Round 4 SUGO		Round 5 もてぎ		Round 6 もてぎ		Round 7 鈴鹿	
QF	Race	QF	Race	QF	Race	QF	Race	QF	Race	QF	Race
2nd	WIN	7th	5th	10th	6th	PP	WIN	3rd	5th	5th	3rd
PP	Retire	no time	13th	5th	WIN	9th	Retire	14th	12th	3rd	WIN
7th	4th	4th	10th	PP	3rd	2nd	2nd	6th	4th	14th	4th
4th	2nd	6th	Retire	—		6th	4th	10th	Retire	9th	2nd
3rd	10th	no time	7th	7th	2nd	5th	6th	8th	14th	2nd	11th
9th	5th	11th	6th	8th	10th	7th	10th	PP	WIN	7th	5th
15th	11th	3rd	2nd	3rd	8th	8th	5th	5th	2nd	12th	13th
12th	13th	13th	3rd	13th	4th	3rd	3rd	11th	6th	PP	12th
—		8th	14th	2nd	5th	14th	7th	7th	3rd	4th	10th
6th	6th	2nd	4th	4th	7th	4th	8th	15th	9th	6th	14th
8th	9th	PP	WIN	6th	9th	12th	16th	—		13th	8th
5th	3rd	—		—		—		—		—	
10th	8th	12th	9th	12th	12th	17th	12th	2nd	Retire	16th	9th
14th	12th	10th	11th	9th	14th	10th	15th	4th	8th	11th	6th
11th	7th	5th	Retire	14th	15th	11th	9th	9th	Retire	15th	16th
—		—		—		—		17th	13th	8th	7th
—		—		—		—		12th	7th	—	
13th	Retire	14th	Retire	18th	13th	15th	11th	13th	Retire	10th	15th
16th	15th	no time	8th	17th	18th	18th	Retire	16th	11th	18th	17th
—		—		—		—		no time	10th	—	
17th	16th	15th	16th	11th	17th	16th	14th	—		17th	18th
19th	17th	—		—		—		18th	Retire	19th	19th
18th	14th	no time	15th	19th	Retire	19th	13th	—		—	
—		9th	12th	16th	16th	13th	Retire	—		—	
—		—		15th	11th	—		—		—	

ルーキー　失効ラウンド

Round
1 富士
速いだけじゃない 光った野尻の強さ


M.Hirata

2020年最終戦富士でポールポジション（PP）、コースレコードを樹立した野尻が、年またぎの富士ラウンドで２戦連続PP獲得。野尻の後方には大湯、笹原（牧野の代役参戦）、福住、阪口、宮田、平川、大津という20代の若者が並んだ。決勝ではスタートでフロントロウの大湯がホールショットを奪い、トップに立つ。２周目に入って野尻との差を2.4秒まで広げた大湯だったが、その後野尻がペースを取り戻し、７周目には差が１秒を切り急接近。そして10周目のダンロップコーナー、オーバテイクシステム（OTS）を駆使した野尻がアウト側から豪快に大湯をかわしていった。野尻はそのまま逃げ切りトップフィニッシュ。速いだけではない、それ以上に野尻の強さが光った一戦だった。

Round
2 鈴鹿
初PPの福住がバースト 野尻が開幕2連勝


S.Tamura

予選Q2、前戦富士のポールシッターかつウイナーである野尻に約0.3秒差をつけた福住が、Q3でも同じく２番手の野尻に約0.2秒差をつけ、初めてのPPを獲得。決勝での福住も速さは変わらず、２番手以降が１分41秒台のタイムで走行するなか、トップの福住はひとり40秒台のタイムを並べて後続を突き放していく。ところが９周目、福住に悲劇が襲いかかる。バックストレートで突如右リヤタイヤがバースト。サスペンションにもダメージを負ってしまった福住はなんとかピットまで戻るが、ここでレース離脱となってしまった。これで自動的に野尻がトップに浮上。早めのピットイン、アウトラップでOTSを使った猛プッシュでライバルを退け、開幕戦富士からの２連勝を達成した。

Round
3 オートポリス
参戦2戦目のアレジが 荒天の戦いを制す


M.Hirata

荒天のため、予選は通常のノックアウト方式ではなく40分の計時予選に変更。赤旗が４回も出る難しい状況だったが、一貫の代役として２戦目の参戦となったアレジがポールタイムをたたき出した。決勝もウエットコンディション。セーフティカースタートも予想されたが通常どおりのスタンディングスタートに。すると、スタート直後の１コーナーで多重クラッシュが発生。アレジはポールスタートからのホールショットで、この混乱の影響を受けずに済んだ。レースは５周目に再開するが、11周目を迎えたところで大粒の雨が降り出し赤旗に。そして16時30分、赤旗中断をもってレース終了。わずか２戦目のアレジがポール・トゥ・ウインを飾ることになった。

Round

6 もてぎ

大津が初PP、初優勝
野尻が8年目で王者に



S.Yoshida

ウエット宣言で始まった予選はタイヤの選択が明暗を分けた。そこで運も味方につけたのが大津。Q2 A組、周りがウエットタイヤに交換するところでスリックのまま走り続け、ギリギリの4番手でQ3へ。そのQ3では唯一スリックで挑み初PPを獲得。決勝も路面コンディションが変わり続ける状況。ウエットタイヤでスタートし、スリックタイヤに換えてからも大津はルーキーらしからぬ走りでトップを守りきり、実力で初優勝をつかんだ。その裏側で、予選3番手の野尻はスタートから2周で8番手まで後退。しかし、その後ペースを取り戻して5位フィニッシュ。タイトル争いの一番手にあった関口が4位となったことから、最終戦を残し、SF8年目の挑戦で野尻が初戴冠を成し遂げた。

Round

5 もてぎ

野尻が圧巻の3勝目
王座に王手をかける



M.Hirata

予選Q1のB組で出走した野尻は、2番手に1秒以上の差をつける圧巻のアタックを見せると、その勢いのままPPを獲得。野尻は決勝でもスタートを決め、ファステストラップを連発して後続との差を広げていく。2番手の関口がピットに入ると、アンダーカットを防ぐべく翌周ピットへ向かい、関口の前でコースに復帰。予選から続く圧巻の走りで3勝目を挙げ、チャンピオン争いのリードをさらに広げることとなった。一方、レース終盤には松下と平川の3位争いがヒートアップ。34周目、OTSを使って一気に詰め寄った平川が、S字コーナーの入り口で松下のインに飛び込むが、オーバースピードでマシンがスライド。クロスラインでポジションを取り戻した松下が3位表彰台を獲得した。

Round

7 鈴鹿

初PP松下にペナルティ
福住が今季2勝目

予選Q1とQ2で速さを示していたのは大湯。しかし、Q3では松下がその大湯を打ち破り、初PPを獲得。松下は決勝でもホールショットを奪うと、そのまま隊列をリード。だが、スタート違反によるドライブスルーペナルティが科されてしまう。代わってトップに立ったのは野尻だったが、2周目の大湯との攻防戦で接触があり、5秒タイム加算のペナルティが科される。順位が落ち着くと、



M.Hirata

上位陣では2番手走行中の福住が早めにピットへ入り、温まったタイヤを武器に野尻、平川それぞれのアウトラップで抜き去りトップに立つ。そのままチェッカーを受け、第2戦で逃した鈴鹿での初優勝、今季2勝目を挙げ、ランキングも2位浮上で今季を終えることになった。

2021 SEASON RESULT

Pos.	No.	Driver	Team	Engine	合計ポイント	有効ポイント	Round 1 富士 QF	Round 1 富士 Race
1	16	野尻智紀	TEAM MUGEN	HONDA	94	86	PP	WIN
2	5	福住仁嶺	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	HONDA	55	55	4th	3rd
3	19	関口雄飛	carenex TEAM IMPUL	TOYOTA	55.5	55	9th	17th
4	20	平川 亮	carenex TEAM IMPUL	TOYOTA	46	46	7th	4th
5	64	大湯都史樹	TCS NAKAJIMA RACING	HONDA	43	41	2nd	2nd
6	15	大津弘樹	Red Bull MUGEN Team Goh	HONDA	39.5	38.5	8th	16th
7	39	阪口晴南	P.MU/CERUMO·INGING	TOYOTA	35.5	35.5	5th	9th
8	51	松下信治	B-Max Racing Team	HONDA	33.5	33.5	—	
9	6	牧野任祐	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	HONDA	24	24	—	
10	37	宮田莉朋	Kuo VANTELIN TEAM TOM'S	TOYOTA	24	22	6th	7th
11	36	ジュリアーノ・アレジ	Kuo VANTELIN TEAM TOM'S	TOYOTA	20	20	—	
12	6	笹原右京	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	HONDA	18	18	3rd	5th
13	1	山本尚貴	TCS NAKAJIMA RACING	HONDA	13	13	16th	6th
14	3	山下健太	KONDO RACING	TOYOTA	8	8	18th	12th
15	38	坪井 翔	P.MU/CERUMO·INGING	TOYOTA	6	6	10th	18th
16	4	サッシャ・フェネストラズ	KONDO RACING	TOYOTA	4	4	—	
17	36	中嶋一貴	Kuo VANTELIN TEAM TOM'S	TOYOTA	4	4	13th	11th
18	18	国本雄資	KCMG	TOYOTA	3	3	12th	8th
19	14	大嶋和也	NTT Communications ROOKIE	TOYOTA	2.5	2.5	17th	10th
20	7	小林可夢偉	KCMG	TOYOTA	1	1	—	
	7	小高一斗	KCMG	TOYOTA	0	0	14th	15th
	12	タチアナ・カルデロン	ThreeBond Drago CORSE	HONDA	0	0	11th	13th
	4	中山雄一	KONDO RACING	TOYOTA	0	0	15th	14th
	12	塚越広大	ThreeBond Drago CORSE	HONDA	0	0	—	
	20	高星明誠	carenex TEAM IMPUL	TOYOTA	0	0	—	

ポイントシステム

RACE 1位:20/2位:15/3位:11/4位:8/5位:6/6位:5/7位:4/8位:3/9位:2/10位:1

QF 1位:3/2位:2/3位:1

Round

4 SUGO

3年ぶりPPに関口感涙
初優勝の福住は笑顔

予選日は雨。SUGOは全長が短く、水煙から視界を確保するためにマシン前後の距離を大きく取れるようにと、Q1だけでなくQ2もA、Bの2組に分けることになった。その予選でポールを奪ったのは、約3年ぶりのPPとなる関口。苦戦が続いていたこともあり、パルクフェルメで感極まるシーンも。ドライとなった決勝、トップを守り続けた関口が17周でピットへ。2周目の阪口との



S.Tamura

激闘を制して2番手を走行していた福住は、この動きを見てOTSを使ってインラップを攻め、翌周にピットイン。ピット作業時間も0.5秒早かった福住が関口の前に立つ。関口は大湯にも抜かれて3位に。トップに立ってからの福住は安定した走りで、笑顔の初優勝となった。


Y.Yoshimi

エンドレスがST-Zを3連覇

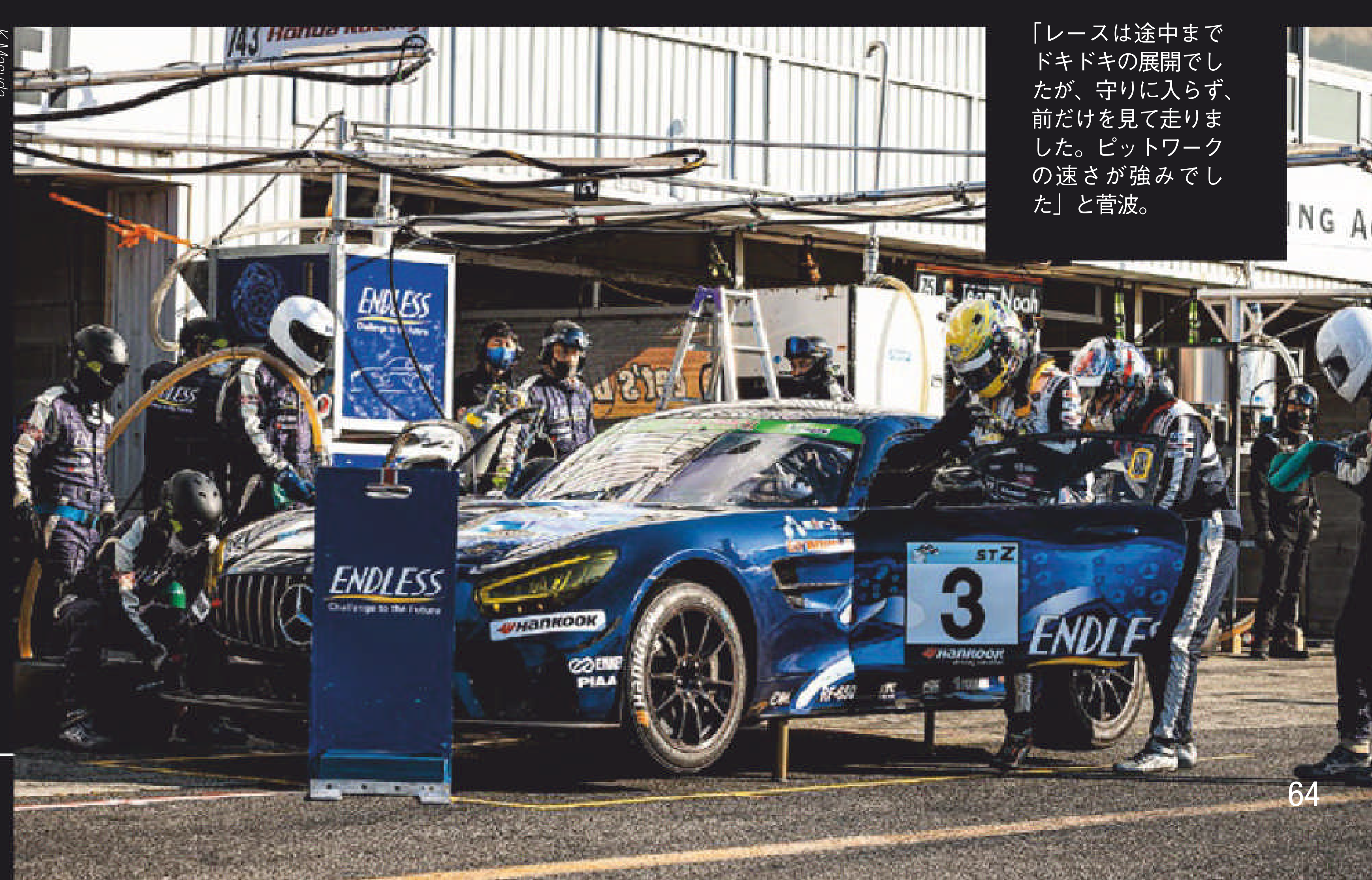
望みをつないだ内田の意地

Text：皆越和也（Kazuya Minakoshi） Photo：吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／益田和久（Kazuhisa Masuda）

GT4車両によるST・Zクラスは最終戦岡山に13台がエントリー。タイトル獲得の権利があるのは、ポイントリーダー（97・5点）のENDLESS AMG GT4（内田優大／山内英輝／菅波冬悟）、同ランキング2位（88点）のD'station Vantage GT4（星野辰也／織戸学／篠原拓朗／浜健二）、同3位（80・5点）の5ZIGEN AMG GT4（大塚隆一郎／金石年弘／太田格之進）の3台に絞られていた。13日の予選でポールポジションを獲得したのは、FABULOUS GRMI GR SUPRA GT4（鈴木宏和／久保凜太郎／塩津佑介／佐藤公哉）。PPの2点をその3台のうち1台が獲ることはできず、有効ポイント（6戦中5戦有効）の関係により、この時点でENDLESSがタイトルを獲るための条件は決勝レース5位以上に。だが、予選結果は7番手。まずは自身の優勝で相手の結果次第となるD'stationは5番手、条件がさらに厳しい5ZIGENは4番手。どのチームも苦しいポジションからのスタートとなったが、最終的にタイトル獲得の決め手となったのは、名門エンドレスの総合力にも支えられた山内、菅波の両プロドライバーの速さに加え、ジェントルマンドライバーとして抜けたスピードを持つ内田のパフォーマンスだった。

14日午後の決勝はシリーズ最短の3時間レース。ENDLESSは山内、5ZIGENは金石、D'stationはジェントルマンドライバーの星野がスタートを務める。1周目、上位陣の接触で混乱が発生。4番手を守った5ZIGENに対し、ENDLESSは9番手、D'stationは11番手へと落としてしまう。山内は5周目には8番手に上げるも、その後の7番手争いは20周以上も膠着状態が続いた。30周を過ぎると、レースが動き出す。D'stationが最初のピットインで篠原に交代し、追い上げを開始。5ZIGENは35周目、ENDLESSも38周でドライバー交代を済ませた。1時間半近く経過した15時1分ごろには全車が最初のピットインを終了。FABULOUSを先頭に、D'stationが2番手、ENDLESSが5番手、5ZIGENが7番手というオーダーに。D'stationが2位ゴールなら、ENDLESSは8位でもOK。ENDLESSが〝安全圏内〟に入っていると思われていた。

しかし、直後にENDLESSの内田がST・XクラスのGT・Rと接触し、GT・Rはコースアウト。5ZIGENと、少し前までトップを走っていたTKRI松永建設AMG GT4が同時にピットイン。双方ともダメージを負い、ガレージへ。ENDLESSと5ZIGENにはドライブスルーのペナルティ。5ZIGENは修復に


K.Masuda

「レースは途中までドキドキの展開でしたが、守りに入らず、前だけを見て走りました。ピットワークの速さが強みでした」と菅波。

時間を要し、タイトル争いから脱落となった。

嫌な展開となっていたENDLESSだが、ここから内田が踏ん張りを見せる。自身のスティントの9周目にジェントルマン上位の1分39秒1の自身ベストタイムをマークすると、その後も安定したペースで周回。ペナルティ消化でポジションを落とすことにはなったが、望みをつないだ。内田は68周目に菅波へ交代。この時点でENDLESSは8番手。焦点は2番手を走るD'stationの動向にも移ることになった。

そのD'stationは61周目、最後のピットイン。逆転優勝を織戸に託す。75周で全車が最後のルーティンピットストップを終えると、織戸はトップと10秒差の2番手、菅波は6番手。50kgのWHを抱える織戸はトップを走るFABULOUSの佐藤を追うが、佐藤も織戸との距離を保っていた。

D'stationが逆転の活路を見いだせないまま残りの周回数を減らしていくなか、菅波は77周目には自力タイトル圏内となる5番手へ、終盤の95周目には4番手へと上げ、そのポジションでチェッカー。この結果、ENDLESSがクラス3連覇を達成した。「チーム力で勝ち獲った3連覇なのでうれしい」と内田。内田はほかのラウンドでも好ペースを刻んでおり、群雄割拠のST・Zにおけるジェントルマンドライバーの重要性を再認識したレースともなった。



K.Masuda

SUPER TAIKYU 2021 Round 6 Okayama ST-Z Race Result (top 3)

Pos	No.	Team	Driver	Laps / Diff from 1st
1	311	FABULOUS GRMI GR SUPRAGT4	鈴木宏和／久保凜太郎／塩津佑介／佐藤公哉	105
2	47	D'station Vantage GT4	星野辰也／織戸学／篠原拓朗／浜健二	3"019
3	108	アスラーダ Ver. Supra	鈴木利男／松本武士	1 Lap



K.Masuda

D'stationは最終スティント担当の織戸がわずかな望みにかけ、最後はトップまで3秒差まで迫るも2位だった。



K.Masuda

FABULOUSは最初のピット作業でタイヤを2本のみの交換でピット作業時間を短縮する作戦を採り、これが奏功して優勝。Supra GT4の初優勝ともなった。

ST・4クラスは今季のエントリーが3台に減少。さみしくなってはいたが、スーパーGTに参戦しているドライバーもそろい、毎戦ハイレベルなバトルが続いていた。

タイトルの可能性を残していたのは、2020年覇者C.S.I-レーシング（GRGarage水戸インターGR86）と、一昨年の王者・林テレンプの2台。両者のポイントは、開幕から連勝した林テレンプSHADERACING86（国本雄資／石川京侍／清水英志郎）が130点、2連勝中の水戸インター（坪井翔／細川慎弥／堀尾風允）が129・5点で、差は0・5点。有効ポイントの関係で水戸インターが若干有利とも思われていたが、林テレンプは予選ポールポジション（2点付与）を獲れば、決勝優勝でタイトル獲得の"自力"の条件が生まれる。林テレンプがPPの場合は、水戸インターも自力で決めるなら優勝しかない。その予選では林テレンプにエンジントラブルが起きたこともあり、水戸インターがPP。2点を加算した水戸インターが決勝に向けて有利に立つこととなった。

14日、気温3℃と震えるような寒さのなか、8時33分にスタートした3時間レースは、林テレンプの国本がダッシュを決めてトップに立つ。しかし、水戸インターの坪井も2周目には抜き返し、GT500ドライバー同士の接近戦がしばらく続いた。だが、林テレンプは決勝でもエンジントラブルが発生。やがて坪井が国本を引き離し、独



K.Masuda

予選タイム（ふたりのタイムの合計）が図抜けていた水戸インターだが、スタートは林テレンプの国本が鋭い加速でクラストップへ。（as）



K.Masuda

「みんな真剣にやってのミスは仕方ありません。8割方、獲れていたものを獲れなかったのはチームの未熟さ。まだ成長しないといけない。この悔しさは絶対に忘れてはいけない」と連覇を逃した坪井。



N.Mitsuhashi

SUPER TAIKYU 2021 Round 6 Okayama ST-4 Race Result（top 3）

Pos	No.	Team	Driver	Laps / Diff from 1st
1	884	林テレンプ SHADERACING 86	国本雄資／石川京侍／清水英志郎	100
2	18	Weds Sport 86	浅野武夫／藤原大暉／芝叔和	1'00"172
	310	GRGarage水戸インター GR86	坪井翔／細川慎弥／堀尾風允	51 Laps



K.Masuda

「僕は気持ちよく走れませんでしたが、最後はこんなかたちで逆転できたし、最後まで走り切って結果が出たのでよかったです」と笑顔の国本（写真右）。

走状態に入った。

エンジンが吹けず、ペースの上がらない林テレンプの国本は、12周目にはWeds Sport 86（浅野武夫／藤原大暉／芝叔和）にもかわされ、3番手へダウン。早めの17周目にピットインして石川に交代した。その後、エンジンは本調子ではないものの、ペースは多少上がり、追い上げを開始。一方、水戸インターの坪井は最初のスティントを引っ張り、45周目に堀尾へと交代。ここでタイヤ無交換作戦を採り、24・4秒ある林テレンプとの差を広げにかかった。

だが、そのわずか4周後、堀尾が緊急ピットイン。スケートに載せられてガレージへ入れられてしまう。エンジンから異音が発生、吹けない状態だという。メカニックがボンネットを開け、ライトを手にエンジンルームをチェックするが、原因が突き止められないのか、復旧作業が始まらない。このあいだに林テレンプとWedsが逆転。さらに周回遅れとなってしまった。義務周回をクリアすべく30分後に細川がコースインするも、その周で再びピットイン。ここでリタイアとなってしまった。

ST-4は水戸インターが途中離脱
林テレンプが逆転タイトル

Text：皆越和也（Kazuya Minakoshi）
Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda）／三橋仁明（Noriaki Mitshhashi）



これでラクになった林テレンプの石川は54周目にピットインし、清水に交代。ただ、その林テレンプもエンジンが万全ではない状態で、トラブルが起きる可能性がないわけではなかった。そんななか清水は慎重に周回を重ね、63周目にはWedsを捕らえて再びトップへ。そのまま100周を走り切ってトップチェッカー。林テレンプが2年ぶりのクラス制覇を果たした。

図らずも、大事な場面で発生したエンジン関連と思われるトラブルがST-4のタイトル争いに決着をつけるかたちとなった。水戸インターは今季の富士24時間レースでも4周目に白煙が上がり、緊急ピットインからのエンジン交換を強いられていた。その後、何とか復旧したものの、優勝はならず。岡山でのトラブルがこのときと同じ原因かどうかは分からないが、決勝スタート前の段階では優位に立っていただけに、何とも悔やみ切れないシーズンの終わり方となってしまった。

林テレンプにも出ていた、吹け上がりの悪いトラブルは最後まで続いていた。もちろん、順位認定を受けなければ、逆転タイトル獲得とはならない。ドライバーとしては、レース中のバトルでのそれとは違う緊張感に覆われていたはずだが、何とか逃げ切った。

「フリー走行では（いい）フィーリングをつかめなかったので、今日は厳しいかなと思っていましたが、あきらめずによかったです。最終戦のためにたくさんテストをさせてもらいましたし、一丸となって獲れたチャンピオンです」と石川は満足そうな表情を見せていた。

ヤマハも水素エンジン開発に参画


N.Mitsuhashi

今季第３戦富士24時間でデビューした水素エンジン搭載のORC ROOKIE Corolla H2 conceptが４戦目のレースに臨んだ。前戦鈴鹿からの車両の進化についての説明も簡単にはあったが、今回の記者会見では水素エンジンの開発にヤマハ発動機も携わっていることが明らかにされた。ヤマハはエンジンの試作、燃焼検討、出力性能向上検討、レースでの適合、耐久試験のサポートに加え、一部エンジン部品の設計を担当しているとのことだ。また、来季は、開発車両として今季のST-Qクラスに投入したスープラに代えて、1.4ℓターボエンジンを搭載したGR86を走らせる予定だという。水素カローラは今回のレースでは、おおよそ10周ごとにピットインして給水素。３時間レースで計６回の給水素を済ませ、85周で完走した。レース最後にはMORIZOの演出で、今回デビューしたバイオマスを由来とした合成燃料を使用するMAZDA SPIRIT RACING Bio concept DEMIOと並んでゴールした。

SUPER TAIKYU 2021 Final Standings

Text：皆越和也（Kazuya Minakoshi）
auto sport
Photo：吉見幸夫（Yukio Yoshimi）

D'stationが前戦鈴鹿で決着

ST-X



D'station Vantage GT3の藤井誠暢と星野敏が2週間前のWEC最終戦に出場したため、最終戦岡山を欠場したが、前戦鈴鹿での優勝でタイトルを決めていた。岡山優勝はポルシェセンター岡崎911GT3Rで今季2勝目。（K.M／as）

Rank	No.	Team	Machine	Total pts.
1	777	D'station Racing	D'station Vantage GT3	132.50
2	290	Floral Racing with ABSSA	Floral UEMATSU FG 720S GT3	108.50
3	16	Porsche Center Okazaki	ポルシェセンター岡崎911GT3R	98.50

ENDLESSが逃げ切り

ST-Z



ENDLESSは結局今季1勝ながら、富士24時間優勝での大量ポイントを後半のタイトル争いでうまく活かす戦いぶりを見せてのクラス3連覇。5ZIGENはシーズン前半を2位、4位、3位と順調に戦っているように見えていたが……。（as）

Rank	No.	Team	Machine	Total pts.
1	3	ENDLESS SPORTS	ENDLESS AMG GT4	106.00
2	47	D'station Racing	D'station Vantage GT4	98.00
3	500	TEAM 5ZIGEN	5ZIGEN AMG GT4	80.50

おとぎの国CIVICが3勝目

ST-TCR

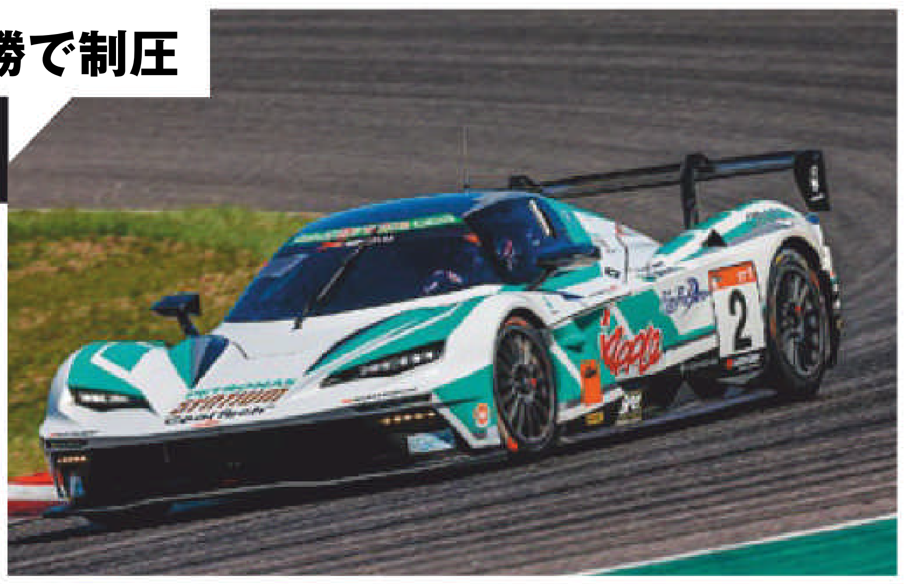


鈴鹿でチャンピオンを決めていたおとぎの国 CIVIC TCRが岡山で今季3勝目。最初の2勝はクラスエントリーが自身の1台のみでの優勝。岡山ではライバルも参戦しての優勝ということもあり、チームの喜び方も大きかった。（K.M／as）

Rank	No.	Team	Machine	Total pts.
1	75	Team Noah	おとぎの国 CIVIC TCR	136.00
2	97	Racer M&K Racing	Racer Honda カーズ桶川 CIVIC	107.00
3	33	Audi Driving experience Japan	Audi RS 3 LMS	17.00

KTMが今季4勝で制圧

ST-1



富士24時間を含む今季4勝を挙げたシンティアム アップル KTMが鈴鹿でクラスチャンピオンを確定。岡山では、ポールを獲った mutaracing GR Supraが車検後のエンジン交換で最後尾スタートとなるも、逆転で今季2勝目。（K.M／as）

Rank	No.	Team	Machine	Total pts.
1	2	KTMカーズ JAPAN	シンティアム アップル KTM	156.00
2	38	TRACY SPORTS	mutaracing GR Supra	124.00
3	71	アキランドレーシング	CSダイワN通商アキランドポルシェ	85.50

シンリョウの7号車エボXが制覇

ST-2



鈴鹿でシンリョウレーシングの7号車がクラスタイトルを決めていたが、岡山では今回がデビュー戦となったENDLESS GR YARISがKTMS GR YARISとの激しいバトルでスタンドを沸かせた。優勝はKTMS。その差は0.223秒！（K.M／as）

Rank	No.	Team	Machine	Total pts.
1	7	シンリョウレーシングチーム	新菱オート☆VARIS☆DXL☆EVO10	120.00
2	59	TOWAINTEC Racing	DAMD MOTUL ED WRX STI	102.50
3	225	KTMS KOBETOYOPET MOTOR SPORTS	KTMS GR YARIS	100.00

エアバスターRC350が2勝で戴冠

ST-3



エアバスター Winmax RC350 TWSが今季2勝目を挙げた鈴鹿でタイトルを確定。岡山では、埼玉トヨペット GB クラウンRSが今季2勝目。埼玉トヨペットは富士24時間をエンジントラブルで落としたことが響いてしまった。（as）

Rank	No.	Team	Machine	Total pts.
1	39	TRACY SPORTS with デルタ	エアバスター Winmax RC350 TWS	119.50
2	244	Max Racing	QUEEN EYES 34Z	104.00
3	62	HELM MOTORSPORTS	HELM MOTORSPORTS RC 350	101.50

林テレンプが返り咲き

ST-4



今季3勝目の林テレンプが2年ぶりのクラス王者に。来季のST-4は特認車両として2.4ℓの新型GR86／BRZの出場が認められることになりそうだ。現行の86勢のエントリーはまだ不明だが、来季も激しいバトルに期待したい。（K.M／as）

Rank	No.	Team	Machine	Total pts.
1	884	林テレンプ SHADE RACING	林テレンプ SHADERACING 86	130.00
2	310	C.S.I Racing	GRGarage水戸インター GR86	129.50
3	18	浅野レーシングサービス	Weds Sport 86	111.00

66号車ロードスターが決勝前に確定

ST-5



ランキング2位のodula Star5 Roadsterが逆転タイトルとなるためには最終戦岡山でのポール・トゥ・ウインがマストだったが、PP獲得はならず。odula TONE MOTULロードスターのチャンピオンが決勝前に確定した。（K.M／as）

Rank	No.	Team	Machine	Total pts.
1	66	OVER DRIVE	odula TONE MOTULロードスター	128.00
2	456	OVER DRIVE	odula Star5 Roadster	123.50
3	72	日本自動車大学校	TRES☆TiR☆NATSロードスター	70.00

※6大会中5大会の有効ポイント制です。

auto sport Web
MOTORSPORT PORTAL

『autosport web Premium』始動!

autosport webをより深く快適に楽しむ新サービス



『Premium』ならではのうれしいメリット

- 広告表示の大幅なカットにより、ストレスなしで記事が読める
- 全記事内容がスクロールで閲覧できる
- 最新のautosport本誌＋αを電子書籍で読み放題
- 会員限定のコンテンツを配信
- 会員限定の特典情報をメールにてお知らせ
- 会員限定で記事コメントを掲載

※『autosport web Premium』は月額390円の利用料金が必要です。







会員登録はこちらから
>>> https://www.as-web.jp/

『autosport web Premium』オープン記念キャンペーン

フェルスタッペンF1ワールドチャンピオンまであと少し!
ホンダF1、30年ぶりのタイトル獲得を勝手に応援

12月31日までに会員登録すると
2カ月限定で月額利用料金が
33円
今だけ!







さみしさなんか要らない。

歴史に残る激闘の末 オジエが8度目の世界王者に

Text & Photo：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：TOYOTA




TOYOTA

1997年から始まったWRカーの時代、そして2017年にスタートした現行WRカー規定最後のシーズンのラストイベントを担ったラリー・モンツァは、史上まれに見る素晴らしい戦いにより、歴史に残る一戦となった。ドラマの主役はトヨタのふたり。通算8回目のドライバーズタイトルに王手をかけたセバスチャン・オジエと、それを17ポイント差で追うエルフィン・エバンス。仮にエバンスが優勝し、ボーナスポイントが得られるパワーステージを制したとしても、オジエは表彰台に立ちさえすればタイトルを手にすることができる。老獪なるオジエならば、リスクを冒して優勝を狙うことなく、エバンスの出方を見ながら手堅く表彰台に立つ戦いもできたはずだ。しかし、オジエはそうはしなかった。

シーズン後半に入り、オジエは5戦で一度しか表彰台に立っていない。それも、アクロポリスでの3位が最上位だった。選手権リーダーとして、グラベルラリーで不利な先頭スタートを何度も担わなければならなかったという理由はある。しかし、少し前までのオジエには、そういった不利な状況でも表彰台をつかむ強さがあった。ところが、ここ数戦はグラベルラリーだけでなく、ターマックラリーでも、チームメイトのライバルの後塵を拝することが少なくなかった。実際にステージサイドでその走りを撮影していても、昔のようなキレ味が感じられるシーンがあまり見られず、「どうしたのかな?」と思うことも多かった。

選手権争いを最優先し、やや保守的なアプローチをとっていたことは間違いない。シーズン前半の4勝でしっかりと貯め込んだ、大きなアドバンテージをうまくコントロールしていたのは事実だ。だが、ここ数戦は順位を争う大事な局面でもライバルに競り負けることが少なくなく、単に順位をマネジメントしているようには見えなかった。

「少し疲れていたのかもしれない」

ラリー前のインタビューでその言葉がオジエの口から出たとき、納得した。本人も本調子ではないことを認識していたのだ。今年の12月で38歳を迎える。若いころのような突破力や、あり得ないほどのスピードを示すことが難しくなりつつあるのは、ごく自然なこと。それでも、全盛期を知る身としてはさみしくもあり、今年限りでフル参戦をやめるのも、仕方がないと思えるようになっていた。

ところが、イタリアンアルプスでのオジエの走りは別人かと思えるほどアグレッシブで、タイムもそれに見合ったものだった。朝霧で路面はやや湿り、グリップレベルも変わりやすい。ある意味、彼がもっとも得意とする「ホーム」のラリー・モンテカルロと似たような山岳ステージで、オジエは本来の速さを取り戻し、ギリギリのラインを突いていた。初日、午前中の4本のステージのうち、3本でオジエはベストタイムを奪い、2番手エバンスに6・5秒差をつけて首位に立った。

しかし、エバンスも負けてはいなかった。モンツァ・サーキット内に舞台を移した午後のステージでは、グラベルも混ざるトリッキーな路面でオジエを上回るタイムを記録。オジエがクルマの問題でやや遅れをとったこともあるが、逆転に成功して首位に立ち、2番手オジエに1・4秒差をつけてデイ1を終えた。

ここ数戦のオジエならば、ここで無理に優勝を狙うことはなかっただろう。しかし、今回は違った。「クルマが自分の一部に感じられる。こういうときは攻めてもミスをしないものだ」と、攻撃的な姿勢を緩めなかった。そしてデイ2、WRCの歴史に残るであろう、



WRC 2021 Round 12 Moza result (top 10)

19 - 21 November 2021 / SS: 16 (253.18 km) / Total Distance: 677.62 km

Pos	No.	Driver / Co-Driver	Car	Eligibilty	Total Time / Diff 1st
1	1	S. Ogier / J. Ingrassia	Toyota Yaris WRC	M	2:39'08"6
2	33	E. Evans / S. Martin	Toyota Yaris WRC	M	7"3
3	6	D. Sordo / C. Carrera	Hyundai i20 Coupe WRC	M	21"3
4	11	T. Neuville / M. Wydaeghe	Hyundai i20 Coupe WRC	M	32"0
5	2	O. Solberg / E. Edmondson	Hyundai i20 Coupe WRC	MT	1'32"0
6	3	T. Suninen / M. Markkula	Hyundai i20 Coupe WRC	M	2'22"6
7	18	T. Katsuta / A. Johnston	Toyota Yaris WRC	None	2'34"5
8	44	G. Greensmith / J. Anderson	Ford Fiesta WRC	M	2'50"2
9	69	K. Rovanpera / J. Halttunen	Toyota Yaris WRC	M	4'49"6
10	35	A. Crugnola / P. Ometto	Hyundai i20 N Rally 2	WRC3	9'06"9

WRC 2021 Manufacturer Final Standings

Pos	Driver	Total
1	TOYOTA GAZOO RACING WRT	522
2	HYUNDAI SHELL MOBIS WORLD RALLY TEAM	463
3	M-SPORT FORD WORLD RALLY TEAM	200
4	HYUNDAI 2C COMPETITION	68

WRC 2021 Driver Final Standings (top 10)

編集部調べ

Pos	Driver	MONTE	FIN	CRO	POR	SAR	KEN	EST	BEL	GRE	FIN	ESP	MONZA	Total
1	Sebastien Ogier	25 + 5	0 + 1	25 + 5	15 + 3	25 + 2	25 + 2	12 + 3	10 + 4	15 + 3	10	12 + 2	25 + 1	230
2	Elfyn Evans	18 + 3	10	18 + 2	25 + 1	18	1 + 3	10 + 2	12 + 1	8 + 4	25 + 5	18 + 3	18 + 2	207
3	Thierry Neuville	15 + 2	15 + 3	15 + 3	0 + 4	15 + 5	—	15 + 4	25 + 3	4 + 2	—	25 + 4	12 + 5	176
4	Kalle Rovanpera	12 + 4	18 + 5	—	0 + 2	0 + 3	8 + 4	25 + 1	15 + 2	25 + 5	0	10 + 1	2	142
5	Ott Tanak	—	25 + 2	12 + 1	0 + 5	0 + 4	15 +5	0 + 5	8 + 5	18 + 1	18 + 4	—	—	128
6	Dani Sordo	10 + 1	—	—	18	0 + 1	0 + 1	—	—	12	—	15 + 5	15 + 3	81
7	Takamoto Katsuta	8	8	8	12	12	18	—	—	—	0 + 2	0	6 + 4	78
8	Craig Breen	—	12 + 4	4 + 4	—	—	—	18	18	—	15 + 1	—	—	76
9	Gus Greensmith	4	2	6	10	0	12	0	0	10	8	8	4	64
10	Adrien Fourmaux	2	—	10	8	—	10	—	—	6	6	0	0	42

1st=25 pts, 2nd=18, 3rd=15, 4th=12, 5th=10, 6th=8, 7th=6, 8th=4, 9th=2, 10th=1 | Power Stage Points: 1st=5, 2nd=4, 3rd=3, 4th=2, 5th=1

K.Koga

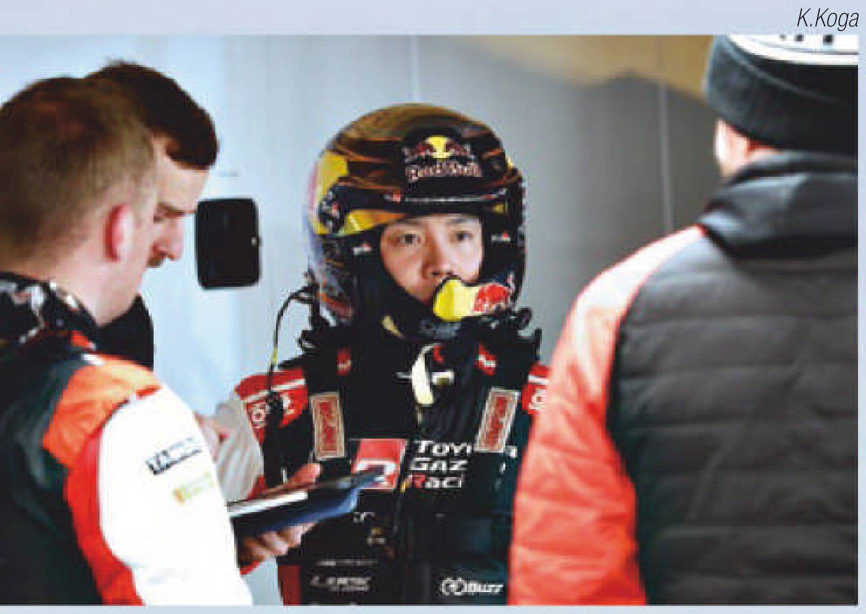
［最終戦］モンツァ

6ステージで5回という首位交代劇が開幕したのだ。タイトル獲得の可能性は少ないながらも、渾身のアタックで優勝を狙うエバンス。そして、タイトル獲得のために優勝する必要はないながらも、WRカー最後のラリー、フル参戦最後のシーズンを締めくくる1戦で勝利をつかもうとするオジエ。モンツァは彼らのためだけの劇場と化し、息をのむようなハイレベルな戦いが延々と続いた。そしてデイ2最後のステージ、暗闇に包まれたモンツァでオジエはエバンスを抜き、0・5秒差でトップに立った。

　迎えた最終日のオープニングステージ、彼らは同タイムで並び、どちらも一歩も引かなかった。最悪の場合、どちらもコースを外れる可能性すらある極限の戦い。そのためのマニュファクチャラーズポイント獲得要員として、カッレ・ロバンペラが地道な走りで総合9番手につけていたことも、彼らにアクセルを緩めさせなかった。

　永遠に続くかと思われたハイレベルな勝負がほぼ決まったのは、ラスト2ステージのSS15だった。エバンスはブレーキングでタイヤをロックさせ、コースをオーバーシュート。エンジンをストールさせてしまった。リズムを乱したのか、エバンスはその後さらにエンジンストールを喫し、大きな遅れをとる。首位オジエもあわやというシーンがあり、大きくタイムを失ったが、それでもエバンスよりは速く、差は7・6秒に。勝負あった。どちらも限界を超えた走りだったのだろう。チームが案じていた、両者共倒れとなる危険を何とか寸前で回避し、オジエは通算8回目のドライバーズタイトルを、チームは3年ぶり、トヨタとして通算5回目のマニュファクチャラーズタイトルを獲得した。

　オジエが今回、最後までアクセルを緩めなかったもうひとつの理由として、長年コンビを組んできたジュリアン・イングラシアがモンツァを最後に引退するということもあったはずだ。苦楽


K.Koga

貴元はSS15でミスから足まわりにダメージを負ったが、幸いにも修復が間に合い、最終SSのパワーステージを２番手で締めくくった。(as)



TOYOTA

オジエとエバンスのタイム差は、デイ１のSS1から最終日のSS14までにもっとも開いたときでも6.5秒だった。トヨタのワンツーフィニッシュは今季５回目。ヤリスWRCとしての通算勝利数は26となった。(as)



K.Koga



この10年で見てきたオジエがモンツァにいた

をともにし、素晴らしい仕事でオジエを支えてきたイングラシアの最後のラリーを、オジエはどうしても優勝で飾りたかったに違いない。そして、その気持ちは結果となって現れ、イングラシアは8回目のコ・ドライバーズタイトルを獲得。トヨタが3冠を獲得したのは1994年以来のこと。それをWRカー時代の最後に達成したことにより、ヤリスWRCによる5年間にわたるプロジェクトは、これ以上はない最高のかたちで終幕を迎えたのだった。



K.Koga

“前夜祭”？「セントラルラリー」で見えた

ラリージャパン、態勢万全。

Text & Photo：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：SAN'S



SAN'S

ラリージャパンの姿が重なって見えた。11月13日から2日間にわたり、愛知県と岐阜県で競技が行なわれた「フォーラムエイト セントラルラリー2021」は、新型コロナの影響により2年連続でキャンセルとなってしまったWRCラリージャパンの代替イベントと言えるもの。本来はWRCで使用する予定だった施設やルートの一部を使い、来年に向けてのプラクティス的なラリーとして行なわれた。WRCでも使われる予定だった、豊

これぞ外国人がイメージする日本の道？　岐阜県恵那市の岩村を通過するラリーカー。女城主が主人公のNHK大河ドラマの舞台となった人気の観光地をラリーカーが走り、温かく歓迎されている光景は感動的だった。



SAN'S



河川敷ステージのソールドアウトは来年への高い期待感の表れ



田スタジアムの駐車場に設けられたサービスパークの一角では、13日朝のセレモニアルスタートを前に、「フォーラムエイト・ラリージャパン2022大会開催概要発表会」が行なわれ、ラリージャパン2022実行委員会会長の鈴木賢志氏により2022年大会のアウトラインが説明された。2022年大会の日程は11月10日から13日にかけての4日間。開催エリアは愛知、岐阜の2県と変わらず、競技を行なう自治体については、愛知県内は岡崎市、豊田市、新城市、設楽町。岐阜県内は恵那市、中津川市の2県6市町になるという。「名古屋市と長久手市に関しては、盛り上げのPRイベントで引き続きご協力いただくということになっています」ということで、もりころパーク内でのSSや、期待されていた名古屋中心部でのセレモニアルスタートは、少なくとも2022年大会に関してはなくなったと考えてよさそうだ。スペシャルステージ、リエゾン、スケジュールに関しては再調整のうえ、あらためて発表されるという。

大会開催概要発表会には、衆議院議員で自由民主党モータースポーツ振興議員連盟の古屋圭司会長、愛知県大村秀章知事、岐阜県古田肇知事、株式会社フォーラムエイトの伊藤裕二代表取締役社長、GAZOO Racingカンパニーの佐藤恒治プレジデントら多くのVIPも出席。2021年大会が実現できなかったことに対する悔しさと、来年に向けての大きな期待が語られた。そのなかでもとくに印象的だったのは、古屋氏の「災い転じて福となす。つまり、来年に向けてしっかりPR期間が増えたということで、満を持して来年の開催に向けて盛り上げていきたい」という言葉だった。

今年のラリージャパン開催を断念せざるを得なかった最大の理由は、選手を含めた外国人関係者の入国であり、開催可否の最終判断リミットまで確証を得られなかったためである。また、その最終判断を下す時点ではまだ感染者数が多い状況にあり、開催断念は正しい決断だったと言える。それでも、好天に恵まれ、コンパクトなフォーマットでありながらも非常に多くの観客が集った今回のセントラルラリーを見ると、とにかく残念に思われた。新型コロナさえなかったら、きっと素晴ら



優勝した勝田範彦（GRヤリス）が民家が立ち並ぶ生活道路を全開アタック。岡崎市内の渋滞によるディレイにより、三河湖のステージは日没間際のスタートになってしまった。

しいWRCイベントが開催されていたに違いなかった。

　ある程度の入場規制をしていたとはいえ、岡崎市の乙川河川敷に設けられたショートステージは満員御礼。チケットはソールドアウトだったという。WRCでもなければ、全日本ラリーのタイトル戦でもない1戦であることを考えれば、驚くほどの集客と盛り上がりだった。岡崎市のスタッフや警察官の数も非常に多く、市を挙げて盛り上げていることが感じられ、まるで海外のWRCイベントを見ているようだった。これで来年、WRCのステージが行なわれたらどれだけ盛り上がるのか、非常に楽しみになったのと同時に、やや不安も感じられるものともなった。というのも、河川敷ステージ周辺の道路が大渋滞となり、競技の進行が大きく遅れたからだ。まだ発表はないが、今回設定されたコースの多くまたは一部が来年のラリージャパンでも設定されるだろうと考えるのが自然で、となれば、この課題クリアはマストである。

　この河川敷ステージはリグループを挟んで2本連続で行なわれた。しかし、そのあいだの移動が渋滞のため予想以上に時間がかかり、30分程度のディレイにつながった。結果、再走ステージで午後4時14分スタート予定だった三河湖のステージは日没間際のスタートに。競技車両の火災によって中断があったことも重なり、トップの数台がスタートした後は真っ暗闇のなかでの走行となってしまった。さらに、その後に予定されていた土曜日最後の新城のステージは安全上の理由により中止となるなど、岡崎市内の渋滞による30分の遅れが競技全体に大きな影響をおよぼすことになってしまった。

　渋滞によるディレイやステージキャンセルはWRCでもよくあることで珍しくはない。しかし、今回はWRCほどの規模ではないプレイベント的なラリーであり、それでも大きな渋滞問題が起きたことをあらためて考える必要があるだろう。主催者によれば、渋滞を予想して決めたリエゾンルートが警察に認められなかったことも原因のひとつのようだが、ポジティブに考えれば来年のWRC開催に向けて準備や対策ができるということでもある。「災い転じて福となす」となることを期待したい。

　それにしても、ラリーで渋滞が起きるなど、いままでは考えられなかった。河川敷ステージやリエゾン区間には多くの観客がいて、熱心に応援していた。彼らからラリーというイベントへの期待感の高さがひしひしと伝わってきた。まだ一度もWRCが行なわれていないのに、これほどまでにラリー人気が中部エリアで高まっていることに、ラリージャパンの準備を進めている人々はさぞかし勇気づけられたに違いない。

　今回のセントラルラリーは、全日本ラリー選手権のレギュラー陣である勝田範彦（トヨタGRヤリス）と、新井大輝（スバルWRX STI）が素晴



ラリージャパンでもサービスパークが置かれる予定の豊田スタジアムが今回のセントラルラリーの中心に。（上）河川敷のグラベルステージを走る新井大輝は、GRヤリスよりも重いWRX STIでステージトップと2番手をマーク。

関係各者・自治体も引き続き全力でサポート



らしいバトルを展開し、非常に見応えがあった。できれば来年のＷＲＣラリージャパンも、全日本ラリーをはじめとする国内の選手も活躍できるような、複合的な大会フォーマットで開催してほしいと思う。あらゆるレベルのマシン、そして選手が同じステージを走ることができるのもまた、ラリーの魅力のひとつなのだから。

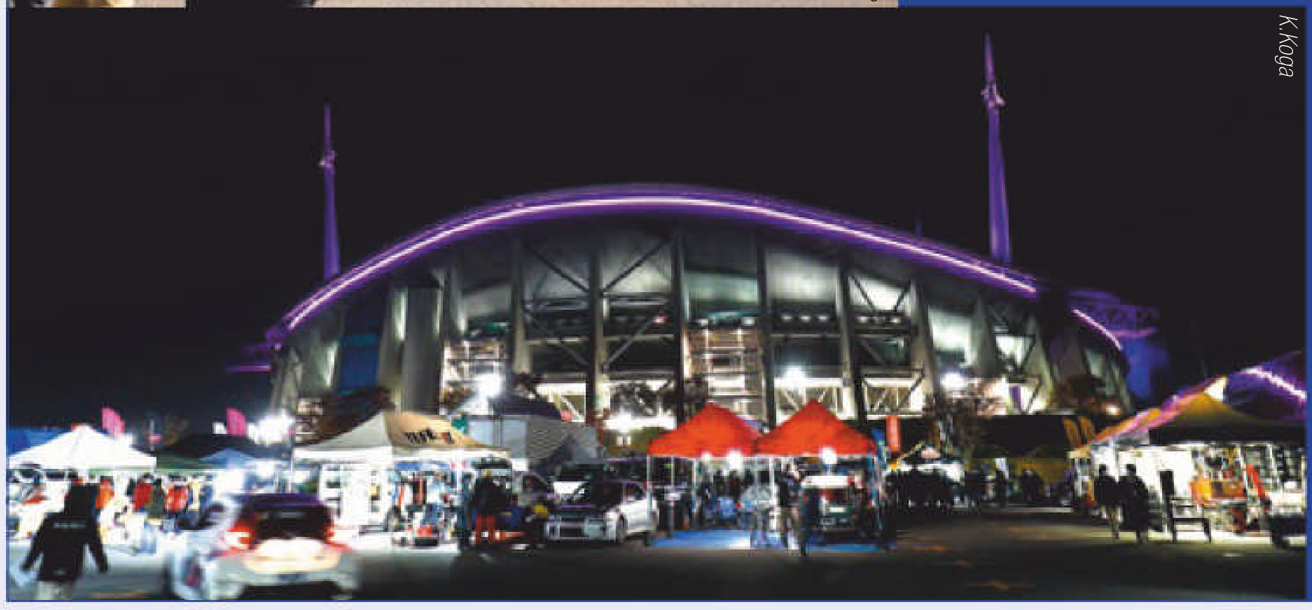
　日本におけるラリー文化が確実に広がり、深化していることが感じられ、来年のＷＲＣ開催に向けてワクワク感がさらに高められた、今回のセントラルラリー２０２１だった。



豊田スタジアムでの「フォーラムエイト・ラリージャパン2022」の開催概要発表記者会見では、まず主催者代表の株式会社サンズ・鈴木賢志代表取締役（前列左）から日程および競技エリアやサービスパークのロケーションなどを説明。次いで、衆議院議員で自由民主党モータースポーツ振興議員連盟の古屋圭司会長（前列左から２人目）、愛知県の大村秀章知事（後列左から４人目）、岐阜県の古田肇知事（後列右から４人目）、タイトルパートナーである株式会社フォーラムエイトの伊藤裕二代表取締役社長（前列右から２人目）、WRC参戦チームを代表してGAZOO Racingカンパニーの佐藤恒治プレジデント（前列右）からそれぞれ開催に向けたメッセージが披露された。その後、自由民主党モータースポーツ振興議員連盟の八木哲也衆議院議員（後列左）と山本左近衆議院議員（後列右から３人目）、開催地である愛知県岡崎市の中根康浩市長（後列左から２人目）、同県豊田市の太田稔彦市長（後列左から３人目）、岐阜県恵那市の小坂喬峰市長（後列右から２人目）、岐阜県中津川市の渡邉卓副市長（後列右）も加わり、「フォーラムエイト・ラリージャパン2022」の成功を出席者全員で誓い合った。(as)









(上)愛知県豊田市にある旭高原元気村のステージを走行する柳澤宏至駆るシュコダ・ファビアR5はステージ３番手。(左)リエゾンをラリーカーが走行中。来年はこの道を最新のRally1マシンが走行するわけだが、電動モードで静かな走行に？(下)夜のサービスパークは、豊田スタジアムのイルミネーションも手伝って、レーシーな雰囲気に。

SAN-EI
CORPORATION

書籍『ピット・イン』通販こちらから▼

クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第112回

ベストスリー

作家。1966年大阪生まれ、京都在住。『ある一日』『マリアさま』ほか著作多数。当コラムの絵はレースを愛する息子ひとひ氏が手がける。この連載をまとめた書籍が発売中。セナに捧げる書き下ろし小説「ブルドッグのアイルトン」を収録。twitterアカウント：@ishii_shinji_as

「ブラジルで、いちばん有名なもん、ベストスリー、ってなんやろ」とひとひ。

「サッカー、音楽、それに、セナ」と僕。それで今回は、ブラジル代表のユニフォームに身を包んだアイルトン（『グランプリ天国』村山文夫より）という絵柄になった。

11月のインテルラゴスでのGP後、ルイスにセナが乗りうつっていた、という声をちらほらときいた。ほんとうかどうか、それはわからない。スタートからゴールまで、ハミルトンが、ハミルトンにしかできない走りを見せたのはたしかだと思う。アンチもオールドファンも引きこまれ、画面にむかって思いっきり身をのりだしてしまう、その磁力はたしかに、あの「貴公子」に通じている。

現在ブラジルには200万人以上の日系人が暮らす。サンパウロを中心に、日本文学愛好家のサークルもあり、短歌や俳句が盛んに詠まれている。

現地の作家・松井太郎は、1937年、神戸からサンパウロに移り住んだ。作品集『うつろ舟』には、泥臭く、力強く、うつくしい日本語で、ブラジルの土地と格闘、和解し、あたらしい生を生きはじめるひとびとの姿が克明に書かれている。

地球の裏の足音が、僕のからだに響く。ショーロにサンバ、ボサ・ノヴァ。ブラジルでうまれた音楽は世界じゅうのリスナーの胸をかきむしる。ミュージシャンたちは、地球のたてる鼓動を感知し、リズムとメロディに乗せて音楽を奏でる。

ブラジル人は大地と親友だ。だから音楽、サッカー、それにモータースポーツの天才がうまれる。

5年前の夏、レコードのオークションサイトで、ボサ・ノヴァの創始者、ジョアン・ジルベルトのSP盤、『想いあふれて』と『デサフィナード』の2枚を見つけた。

SP盤は蓄音器専用のレコード。1950年代末で生産が止まっており、たまに珍しい盤がオークションに出される。ジルベルトは超弩級のレア盤、とくにこの2曲は、いつかは手に入れたい、と希ってきた愛聴曲だ。

出品者である、サンパウロのレコード店店主とこまめに連絡をとりあい、その甲斐あって、10日後、2枚のジルベルトをぶじ落札することができた。

ルイスにセナが乗りうつっていた
という声をちらほらときいた



落札額は、それぞれ2万5000円。その筋のマニアがきけば目を剝きそうなくらいの破格値だ。

航空便ならブラジルから日本まで2週間あればとどく。ところがひと月経っても小包はやってこない。不意に届いたメールを開くと次のように書かれてあった。

「待たせて申し訳ない。うちのレコードの倉庫ではしごをかけ、棚の上にあるジルベルト2枚を取り出そうとした。はしごが外れ、わたしは地面に落下し、腰の骨を折ってしまった。そして申し訳ないことに、壊れたのはわたしの腰だけではなかった」

SP盤は、LPなどのヴィニール素材でなく、ガラスより割れやすいシェラック製だ。

「とても悲しい」と僕は書いた。「レコードも悲しいが、あなたの腰のことは、今年ぼくのきいた最悪の話だ」

「申し訳ない」と、店主は即書いてきた。レコード代はその日のうちに返金された。

翌年の秋、きわめてていねいに梱包された段ボール箱が京都の家にとどいた。まさか、と思いあけてみると、ぴかぴかのジョアン・ジルベルト『想いあふれて』が木の板にはさまれて入っていた。「待たせて悪かった」と書かれたメモ書きが添えられていた。請求書の数字は半額に値引きされていた。

8ヶ月後、段ボール箱がまた届いた。いうまでもなく『デサフィナード』の箱で、今度はメモ書きでなくカラー写真がついていた。世界でいちばん有名なF1ドライバーの顔が描かれたTシャツを着て、MP4／4のモデルカーをもった禿頭の日系ブラジル人が、牧場の柵の前で風をうけ、地球を包みこむような顔で笑っていた。

絵：いしいひとひ

次号オートスポーツは12月10日(金)発売です

12月24日号 No.1566 特別定価820円

※企画内容は変更になる場合がございます。

NEXT

特別付録

ホンダF1カレンダー

2タイプ(2カ月/1年間)で使える・楽しめる2022年用カレンダー

—スーパーGT最終戦&シーズンレビュー — GT500"一撃"選手権 ほか—

Present For Readers

オートスポーツ読者のみなさんへ

1


2


3


4


1 1/24 スケール
カローラ レビン AE101 "1993 JTC"　1名様
1993年全日本ツーリングカー選手権に出場した『No.5 5Zigen』ミカ・サロのマシンを再現！　ボディパーツカラーはホワイトでデカールとローダウンパーツがついている。
提供：株式会社 ハセガワ
URL：www.hasegawa-model.co.jp

2 ダニール・クビアト
直筆サイン入りポストカード　3名様
スクーデリア・アルファタウリに名称が変わった2020年にレギュラードライバーを務めたクビアトの直筆サインが入っている。厚紙仕様なので飾っておくのにもオススメだ。

3 リジェ 手帳&ボールペン　2名様
1976年から96年までF1に参戦していたコンストラクター『リジェ』の手帳とボールペンのセット。手帳はポケットサイズで縦開き、ペンは黒、赤、青、緑の4色タイプ。

4 2020年モデル
34&64号車 Moduloキャップ　1名様
キャップの両側面にそれぞれのチームロゴ、つばの部分にカーナンバーがあしらわれている。つばが直線になっているタイプで、後ろでサイズ調整ができる仕様。
提供：株式会社ホンダアクセス
URL：www.honda.co.jp/ACCESS

応募方法　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り　**2021年12月10日(金)**（当日消印有効）

あて先　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
(株)三栄 オートスポーツ編集部「1565号プレゼント」係

オンラインからの応募方法が変わりました

オンライン応募締切：2021年12月9日(木)
オンライン応募コード：『as1565』

PCやスマートフォンからご応募されるかたは、弊社が運営する『三栄ID』からお願いいたします。掲載のQRコードもしくは下記URLよりアクセスいただけます。登録後はサイト内の指示に従って必要事項をご記入ください。その際、ご住所等は正確にご入力いただきますようご協力をお願いいたします。
※応募ハガキ、オンライン応募によってお預かりした各種データは、今後の誌面作りへの活用、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内発送以外の目的には使用いたしません。

https://id.san-ei-corp.co.jp/top/

AS SIGN BOARD

INFORMATION ｜ 気になる情報を速攻チェック

「ARTA CVSTOS」から注目のAUTUMN / WINTERコレクション

「レーシングスポーツブランド」としてのARTAから、今年も秋冬物が多数リリースされている。
　なかでも、スイスの高級機械式時計ブランド「CVSTOS（クストス）」と共同開発した、ワンランク上のファッションブランド「ARTA CVSTOS」に注目だ。その2021 A/Wコレクションの中から一部を紹介しよう。
『ARTA CVSTOS ダウンジャケット』は、選び抜かれたポーランド産ホワイトグースを使用。アウトドアにも対応する800FILパワー以上の高性能ダウンジャケットだ。
『ARTA CVSTOS THINDOWN JACKET』は、イタリア製のサステナブルなダウン素材「シンダウン」を使用し、羽を薄い板状にすることで実現したシャープなシルエットが特徴だ。
『ARTA CVSTOS TAPERED PANTS』は、上品なテーパードパンツ。ジャケットにも合わせられる落ち着いた見た目ながら、独自のカットソー素材により快適な履き心地を実現。カジュアルすぎず堅すぎない万能パンツだ。
　そのほか、パーカーやバッグなど、いずれも実用性とエレガンスさを両立させたARTA CVSTOSならではのアイテムが多数リリースされている。
　今なら5,000円以上の購入者にもれなく「ARTAオリジナル 2022卓上カレンダー」がもらえるプレゼント企画を実施中。いますぐ下記Webサイトでチェックしよう。



●ARTA公式ブランドサイト
https://artaracing.com

豪華プレゼントが当たる カーポートマルゼンのクリスマスキャンペーン



　タイヤとホイールの専門店、マルゼンでは、豪華プレゼントが当たるクリスマス・キャンペーンを実施中だ。
　特賞として任天堂SWITCH本体が10名に当たるのをはじめ、トイざらスのおもちゃ商品券10,000円分が30名、5,000円分が40名に当たるなど太っ腹な内容となっている。
　対象は、2021年11月1日から12月5日までの期間中、カーポートマルゼン各店舗にてタイヤ4本を購入した方となる。
　なお、このプレゼントキャンペーンは、購入品目やインスタグラムへの投稿など、いくつかの条件を満たすことで段階的に当選確率が上がる仕組みになっているそうだ。
　さらに、カーポートマルゼンのツイッター公式アカウントをフォロー&リツイートするだけで、全国のコンビニで使えるクオ・カード ペイ1,000円分がもらえるキャンペーンも同時開催中（抽選で50名）。こちらは商品購入がなくてもOK。期間は上記クリスマスキャンペーンと同じだ。
　詳しい情報は下記公式サイトを確認しよう。

●カーポートマルゼン　プレゼントキャンペーンサイト
https://www.maluzen.com/global/campaign/xmas-2021/

SAN-EI
CORPORATION

No. 1565

auto sport

オートスポーツ 2021 12/10号

auto sport 2021年12/10号（隔週金曜日発売）2021年11月26日発売　第58巻第22号　通巻1565号
発行人：伊藤 秀伸　編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL 03-6897-4611

特別定価820円

本体745円

雑誌 29662-12/10

4910296621215
00745

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷


HONDA
BOSCH
ARTA
CVSTOS
8
AUTOBACS
zf.com/jp
COMTEC
PIT-PRO
Mobil 1
auto sport
2022
SUPER GT
CALENDAR
Photo : Sho Tamura
auto sport 2021年 12/10号 No.1565 特別付録



Photo : Masaru Hirata

1

2022 JANUARY

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
27	28	29	30	31	1 元日	2
3	4	5	6	7	8	9
10 成人の日	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31	1	2	3	4	5	6

2

2022 FEBRUARY

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
31	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11 建国記念の日	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23 天皇誕生日	24	25	26	27
28	1	2	3	4	5	6



Photo : Noriaki Mitsuhashi

3

2022 MARCH

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
28	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21 春分の日	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31	1	2	3

4

2022 APRIL

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
28	29	30	31	1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29 昭和の日	30	1



Photo : Masaru Hirata

5

2022 MAY

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
25	26	27	28	29	30	1
2	3 憲法記念日	4 みどりの日	5 こどもの日	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31	1	2	3	4	5

6

2022 JUNE

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
30	31	1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	1	2	3

GT CALENDAR



4 APRIL

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

5 MAY

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

6 JUNE

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

10 OCTOBER

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

11 NOVEMBER

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

12 DECEMBER

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

auto sport

2022 SUPER



1 JANUARY

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

2 FEBRUARY

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28						

3 MARCH

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

7 JULY

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

8 AUGUST

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

9 SEPTEMBER

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

Photo : Masaru Hirata



Photo : Sho Tamura

7

2022 JULY

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
27	28	29	30	1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18 海の日	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

8

2022 AUGUST

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11 山の日	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31	1	2	3	4



Photo : Masaru Hirata

9

2022 SEPTEMBER

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
29	30	31	1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19 敬老の日	20	21	22	23 秋分の日	24	25
26	27	28	29	30	1	2

10

2022 OCTOBER

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
26	27	28	29	30	1	2
3	4	5	6	7	8	9
10 スポーツの日	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31	1	2	3	4	5	6



Photo : Sho Tamura

11

2022 NOVEMBER

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
31	1	2	3 文化の日	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23 勤労感謝の日	24	25	26	27
28	29	30	1	2	3	4

12

2022 DECEMBER

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
28	29	30	1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	1

auto sport

2022

SUPER GT CALENDAR



Photo : Noriaki Mitsuhashi